

*Ter ere van Maurice Seghers (1883-1959),
Kunstschilder, Lid van de Marine Aca-
demie van België.*

Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde

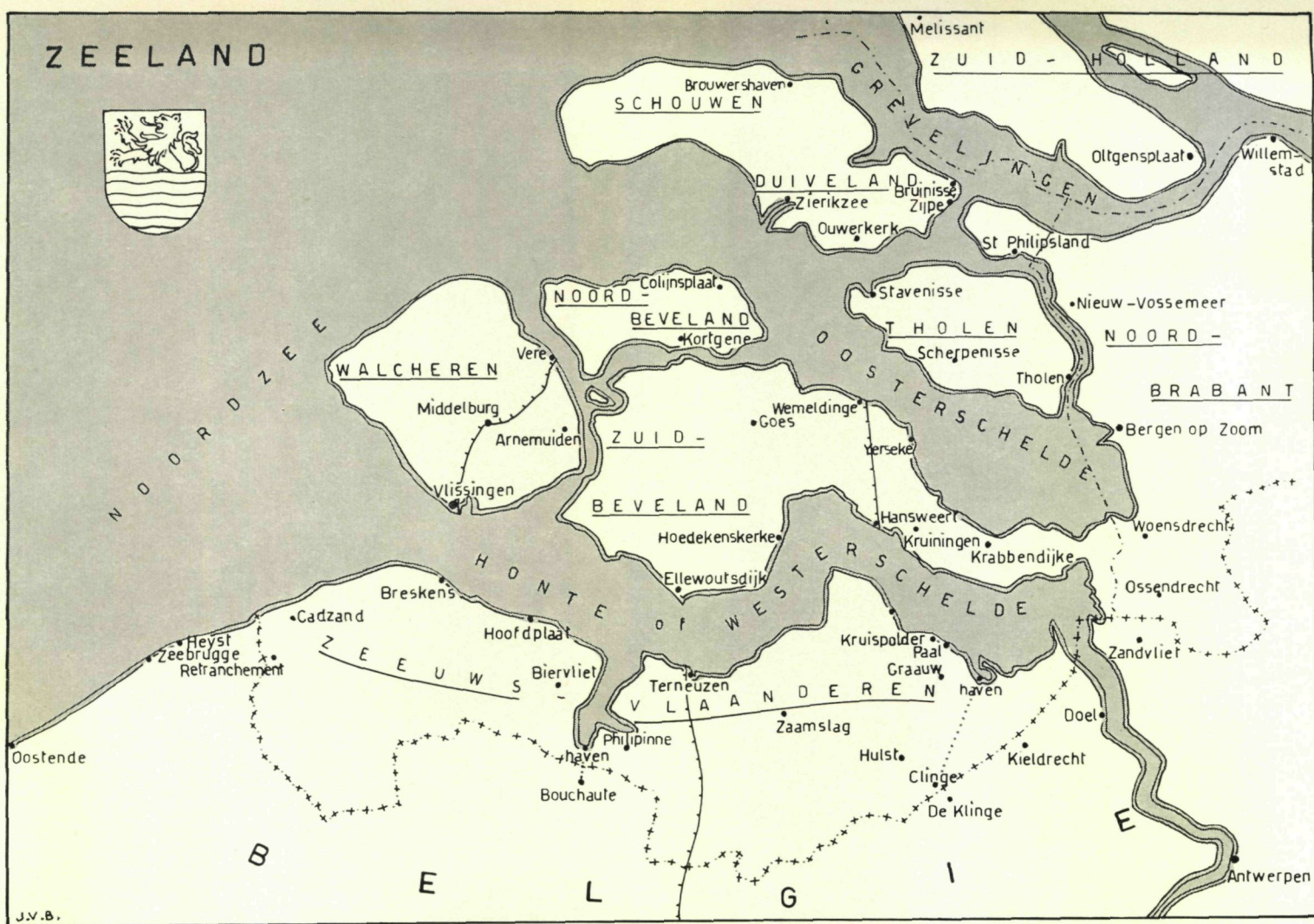
door J. Van BEYLEN

Lid van de Marine Academie van België

MEN mag aannemen, dat in de Zeeuwse wateren gevestigd werd sedert de oudste tijden. Welke vaartuigen men hiervoor gebruikte blijft een open vraag. Over de grote visserij vindt men reeds vermeldingen in geschriften uit de Middeleeuwen, ook wat de aard van de gebruikte schepen aangaat. Over de lokale visserij weten wij echter zo goed als niets. Wel krijgen wij enkele aanduidingen langs de iconografie om. Zo kan men vissersschepen aanduiden op een anonieme prent van 1515 « Antverpia Mercatorum Emporium », voorstellende een gezicht op de rede van Antwerpen, en waarvan het enig bekend exemplaar zich bevindt in het Prentenkabinet te Antwerpen. Een andere aanwijzing geeft een tekening van Antoon Van den Wijngaerde « Zelandiae Descriptio » van omstreeks 1550 ⁽¹⁾. Deze tekening, bewaard in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, geeft een panoramisch beeld van het eiland Walcheren en de omringende wateren. In de strandzwinen zien wij enkele kleine vaartuigen nabij een stel uitgezette netten. De schepjes zijn echter te schetsmatig uitgevoerd om een identificatie

(1) J. VAN BEYLEN, *Zelandiae Descriptio*; een merkwaardige tekening van het eiland Walcheren en de visserij op de Noordzee in de 16^e eeuw, in : Mededelingen van de Marine Academie van België. Boek X, 1956-1957, blz. 81.

ZEELAND



mogelijk te maken. In de kronijk van Smallegange ⁽²⁾ zegt men over de visserij in Zeeland dat « in den jare 1620, langs de Zuidzijde van den Lande van Schouwen haer hebben vertoont verscheide oesters banken... » en dat « vele maer insonderheid vreemde schippers bij nachte en ontijde, tegens wille en verbot van de Heeren, alhier met tonnen vol (oesters) zij afgehaelt en hier en daer ter merkt gebracht ».

Dezelfde kroniekschrijver zegt dat « de Reymerswaelsche Natie, die haer verblijf in de stad (Tholen) genomen hebben omtrent 1631, als de stad Riemerswale te gronde is gegaen... geneert zich met de mosselvangst » ⁽³⁾. En verder « van dien tijt af vaeren voort van Ter Tholen wel dertig mossel-scheepjes 's daags na de platen van Riemerswale en Lodijke » ⁽⁴⁾.

In de volgende tweehonderd jaar worden verschillende verordeningen met betrekking tot de visserij in Zeeland uitgevaardigd. Tot hier toe echter gebeurde het « vissen » van mosselen en oesters op wilde banken. Door een Koninklijk Besluit van 1868 werd het systeem van verpachting uitgewerkt, waardoor de mossel- en oesterkultuur feitelijk tot stand kwam en een industrie werd. Van nu af werden door de pachters van mossel- en oesterpercelen inspanningen geleverd om hun water kunstmatig te bevolken en te laten renderen. Iedereen die « een geschikt vaartuig » bezat kwam in aanmerking voor het pachten van een perceel ⁽⁵⁾. Welk soort vaartuigen hiermede bedoeld is, werd niet nader bepaald. De eerste verpachting vond plaats in 1870. De opbrengst bleek na het invoeren van het pachtsysteem aanzienlijker en in 1885 werden door de grote pachters zelfs stoomschepen ingezet. Ook de kleinere schepen namen toe in tonnemaat en terwijl de allerkleinste verdwenen, bleven vooral de grotere in de vaart.

De Zeeuwse vissersvaartuigen legden zich hoofdzakelijk toe op de mossel- en oesterkweek, maar visten ook op verschillende soorten vis als : ansjovis, sprout, bot, herder, in kleine mate ook haring, doch vooral garnaal. Een tijdlang werd zelfs kreeft gevangen ⁽⁶⁾.

(2) M. SMALLEGANGE, *Kronijk van Zeeland*. Middelburg, 1696, blz. 193. De auteur haalt verschillende passages over de visserij aan uit : JOHAN REYGERSBURG, *Dey Cronycke van Zeelandt*. Antwerpen, 1551, en uit de kronijk van JACOBUS EYNDIUS VAN BOXHORN, 1634.

(3) M. SMALLEGANGE, *op.cit.*, blz. 548.

(4) M. SMALLEGANGE, *op.cit.*, blz. 194.

(5) FRIEDRICH MULLER, *Das Wasserwesen der Niederländische Provinz Zeeland*. Berlin, 1898, blz. 369.

(6) J. J. TESCH en J. DE VEEN, *Die Niederländische Seefischerei*, in: Handbuch der Seefischerei Nordeuropas. Stuttgart, 1933. Band VII, Heft 2, blz. 88

De visserij in Zeeland.

Het gebied van de Zeeuwse visserij — waaronder ook de mossel- en oesterkweek begrepen zijn — wordt begrensd door het eiland Goeree Overflakkee in het Noorden en Zeeuws-Vlaanderen in het Zuiden, een gebied waarin dus practisch alle Zeeuwse eilanden liggen. Hierbij dienen ook nog de kustwateren van de Noordzee langs de Zeeuwse eilanden en in beperkte mate ook deze langs de Vlaamse kust gerekend te worden.

Ten einde het gebruik van de Zeeuwse vissersschepen nader te belichten en hun functie als werktuig te verduidelijken, geven wij een beknopte beschrijving van het werk dat zij verrichtten bij de mossel- en oesterkweek en bij de visserij.

Zoals reeds gezegd viste men vroeger mosselen en oesters op wilde banken. Bij laag water vielen deze banken droog of bijna droog en konden de schelpdieren bij elkaar geharkt en in de schepen geladen worden.

Het kweken van schelpdieren vereist echter meer zorg en arbeid. Bij de mosselkweek gaat men vrij eenvoudig te werk. Vooreerst dient men over mosselzaad te beschikken. Dit zaad wordt voornamelijk gevonden op vier plaatsen : op de zeekeringen en golfbrekers langs de Vlaamse kust; op de banken van Grevelingen ten zuiden van Overflakkee; op de banken van de Zuiderzee ten noorden van de lijn Enkhuizen-Stavoren en in de Waddenzee onder Vlieland, Terschelling en Ameland. Aangenomen wordt dat het zaad van de Vlaamse kust het beste zou zijn, doch ook het duurste. Het verzamelen van het zaad langs de Vlaamse kust werd hoofdzakelijk gedaan door « mosselaars » van de Westerschelde, die uitvaarden van Graauw, Philipinne, Boekhout, De Clinge, Kieldrecht, Breskens, Terneuzen, e.a. Tussen de twee wereldoorlogen in — als gevolg van het verzanden van de Scheldehavens — hadden verschillende schepen zelfs hun thuishaven in Zeebrugge en Heist, waar zij vlak bij de vindplaatsen van zaad waren. Van daaruit vaarden zij rechtstreeks naar de mosselbanken waar het zaad uitgezaaid werd. Het ophalen van het mosselzaad gebeurde in de winter, terwijl 's zomers gevestigd werd op de Schelde en in haar monding.

Na het uitzaaien van het zaad wordt het broed na een vastgestelde groeitijd terug opgevestigd met korren. Een kor is een zakvormig net dat aan de onderzijde — of soms helemaal — samengesteld is uit ijzeren ringen. Aan de voorzijde van de beugel die het net openhoudt, bevindt zich een schuinstaand mes. Door de kor achter een varende schip met een gepaste snelheid over de mosselbank te slepen, worden de mosselen

door het mes uit de bank gerukt en in de kor opgevangen. Een andere methode bestaat er in de mosselen bij laag water los te harken en dan aan boord te laden.

Het schip vaart dan met zijn vracht naar de « verwaterplaatsen ». Dit zijn stille, heldere wateren waar de mosselen in voorraad opgeslagen worden in afwachting van verkoop. Ondertussen ontlasten de schelpdieren zich van zand en onreinheden. Op het gewenste ogenblik wordt dan een hoeveelheid mosselen bij elkaar geharkt met een grote « slagrijf » en ter plaatse verkocht of per schip — nu per vrachtwagen — naar de verkoopplaatsen vervoerd.

Het kweken van oesters is ingewikkelder. Ook hier dient men over zaad te beschikken. Dit zaad wordt hoofdzakelijk betrokken vanuit de Oosterschelde waar men op de Bergse bank, ten westen van Bergen op Zoom een overvloedige vindplaats aantreft. Het zaad is natuurlijkerwijze in het water aanwezig en wacht slechts op een zuivere en harde oppervlakte om zich neer te zetten en te ontwikkelen. In de 19^e eeuw gebruikte men in Zeeland hoofdzakelijk gekalkte pannen voor dit doel. De vrachten pannen werden per schip naar de uitgekozen banken gebracht en daar overboord gezet. Bij laag water konden zij dan netjes in de rij geplaatst worden. Na korte tijd zetten de oesterzaadjes zich op deze massa neer. Herhaaldelijk moeten deze pannen door middel van harde borstels gereinigd worden, waarbij ze tevens gekeerd worden, een karwei die bij laag water uitgevoerd wordt, terwijl de schepen op de bank liggen. Vlak voor de winter worden de pannen, die aan vorst blootgesteld zijn, terug per schip naar de wal gebracht en in zgn. oesterputten onder water opgeborgen. Na de winter worden de pannen terug op het droge gezet en wordt het oesterzaad met een mes van de groeibodem verwijderd. Dit zaad wordt nu andermaal in de oesterputten gezet tussen houten, met draadnet overspannen ramen als bescherming tegen krabben, de grootste vijand van de oesters. Het water in de bassins wordt regelmatig verversd en ook hier dient men het broed af en toe te reinigen. Na de tweede winter worden de nu reeds kleine oesters op de kweekbanken uitgezet.

Een meer recente methode, die voor een groot deel deze met de pannen verdrongen heeft omdat ze praktischer en economischer is, bestaat in het aanwenden van mossel- of oesterschelpen als groeibodem. Hele scheepsvrachten van deze schelpen worden in diep water uitgestrooid, waar ze blijven liggen tot het oesterzaad dat er zich op neerzet,

volwassen is. Hierdoor wordt het tijd- en arbeidsrovend werk van het verzamelen van het broed vóór de winter, uitgeschakeld. Na een vastgestelde tijd wordt de schelpenmassa met het zaad terug opgevist met korren en gesorteerd aan wal, soms aan boord zelf. Naargelang hun afmetingen worden de zaden dan opnieuw op geschikte banken uitgezaaid met schoppenvol. Iedere winter worden de oesters terug opgevist, gereinigd, opnieuw gesorteerd en terug uitgezaaid. Tenslotte worden zij op « mestpercelen » uitgezet, die vaak oude mosselbanken zijn. Blijken deze banken geschikt, dan worden zij verder voor de oesterkweek gebruikt, ten nadele van het aantal mosselbanken (7).

Er dient echter op gewezen, dat het gebruik van pannen niet helemaal verdwenen is. In de dertiger jaren werden, ingevolge een optredende oesterziekte, terug pannen gebruikt, ten einde deze ziekte te overmeesteren. Te Yerseke b.v. kan men de stapels gekalkte pannen nog steeds zien gebruiken.

Op te merken valt, dat de taak van de schepen er vooral in bestaat het transport van de schelpdieren en de groeibodem te verzekeren. Enkel bij het slepen van de kor wordt er werkelijk « gevist ». Zeilschepen werken doorgaans met één kor, de later gemotoriseerde schepen met twee. Hiervoor zijn aan de mast twee bommen aangebracht, die men dwarsscheeps kan uitvieren. Aan het uiteinde ervan is een blok vast, waardoor de korreep geschoren wordt. De reep wordt gevierd en ingehaald door middel van een of twee lieren die zich nabij de stuurplaats bevinden.

Naast de mossel- en oesterkweek wordt in Zeeland ook nog de brakwatervisserij en de kustvisserij beoefend, waarvoor men overigens dezelfde schepen gebruikt als voor de schelpdierencultuur. Over de oudere visserijmethoden is weinig gekend. Op de tekening van Antoon Van den Wijngaerde (8) ziet men een soort stelnetvisserij afgebeeld en ook Smallegange (9) beschrijft deze vismethode. Op de Vlaamse kust was deze visserij nog in gebruik tot in 1865 (10). Deze visserij werd herhaaldelijk verboden omwille van de schade die aan de visstapel toegebracht werd. Doch in 1940 kon men op het verdronken Land van Saaftinge en in het Speelmansgat nog « botschudders » bezig zien. Zij

(7) Uitgebreide gegevens in B. HAVINGA, *Austern- und Muschelkultur*, in : *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*. Stuttgart, 1932, Band VII, Heft 5.

(8) J. VAN BEYLEN, *op.cit.*, blz. 99.

(9) M. SMALLEGANGE, *op.cit.*, blz. 177.

(10) FRANS BLY, *Onze Zeilvischsloepen*. Antwerpen, 1920, blz. 138.

gebruikten hiervoor nog altijd het oude systeem. Een lang (tot 400 m) doch smal (1 m) net werd bij hoogwater met de boot uitgezet, terwijl het schip zelf, meestal een hengst, voor anker bleef. Het begin van het net werd aan de wal vastgezet. Men zette het net uit in een halve cirkel en het einde ervan kwam terug op de wal. Hier en daar werden korte paaltjes geplaatst om het net vast te houden. Overigens dreef het op kurken drijvers en werd het tegen de grond gehouden door zinkloodjes. De vis die binnen het net terecht kwam bleef bij laag water op het strand liggen en kon zo opgeraapt worden.

Het net werd dan ingehaald en op een slede naar de boot gesleept, waar het opgeborgen bleef. Behalve een boot sleepten sommige hengsten ook nog een « kaar » achter zich. Dit is een bak in de vorm van een bootje, geheel gesloten aan de bovenzijde. In de zijwanden zijn een aantal gaten geboord, die een constante waterverversing toelaten. Op deze wijze werd de vangst in deze drijvende bun levend gehouden.

Een vismethode, die enigszins op deze van de « botschudders » lijkt is deze die gebruikt wordt voor het vangen van herder, een vissoort die nu bijna niet meer in de Zeeuwse wateren voorkomt. Een lang (50 m) smal (1 m) net wordt aan één zijde door een visser aan de wal vastgehouden, terwijl de anderen met de boot in een cirkel uitvaart tot opnieuw de wal bereikt is. Het net wordt nu zachtjes ingehaald, waarbij de ingesloten vis op het droge gehaald wordt. Ook dit net is voorzien van kurkdrijvers en zinkloodjes.

De garnaaivangst wordt in de zeegaten en langs de kust bedreven met een kor, waarmede een ander werktuig dan deze voor de mosselen oesterkweek bedoeld wordt, nl. de boomkor. Dit vistuig bestaat uit een zakvormig net met brede mond en puntig achtereind. De brede voorkant wordt opengehouden door middel van een boom, die aan beide einden voorzien is van een hoepel of een hamervormig steunijzer, de korijzers genoemd. Deze kor wordt enkel of paarsgewijs gesleept, ofwel langs achter ofwel dwarsscheeps. Vroeger werd de enkele kor met de hand ingehaald maar nu wordt dit met een lier gedaan. De garnaal wordt dadelijk aan boord gekookt, waarvoor een speciale kachel voorzien is.

Het belang van de garnaaivangst in Zeeland was en is tamelijk groot en bedroeg soms tot 47 % van de totale visvangst. De garnalen gingen in het voorjaar veelal over Hellevoetsluis naar Engeland en in het najaar over (Ter)Neuzen naar België en Frankrijk. Gedeeltelijk

werd de vangst ook in onderscheiden plaatsen van Zeeland uitgevent en gingen de leursters zelfs een enkele maal met hun koopwaar per trein naar Noord-Brabant om daar hun onwelluidend « gorinet » en « scharretjes » te doen horen ⁽¹¹⁾. Het leuren met garnaal, alhoewel zeldzamer, is nu nog een bedrijf dat uitgeoefend wordt door venters uit Kiildrecht. Zij verkopen hun waar te Antwerpen, waar men ze af en toe nog hoort roepen « geer...geernoot... ».

Een typische vismethode, die men nu nog toegepast ziet in de Grevelingen, de Ooster- en de Westerschelde, is het aanleggen van een « weer », waarmede o.m. ansjovis gevangen wordt. Een « weer » bestaat uit een V-vormige afsluiting van naast elkaar geplante stokken rijshout. De punt van de V ligt op de wal, die bij laag water droogvalt. Aan deze punt legt men een grote fuik. Twee vissers spannen bij het begin van de ebbe de brede mond van de weer af met een net en slepen dit in de richting van de fuik, aldus de vis vóór zich uitjagend die tenslotte in de fuik belandt. Een weer blijft heel het visseizoen ter plaatse staan. Einde september, begin oktober, wordt het rijshout opgehaald en aan de wal opgeslagen. Een weer kost tamelijk duur en in 1939 was de kostprijs voor het nodige rijshout ongeveer 4.000 BF.

De vissers van Boekhoute en Philippine visten tot voor enkele jaren ook op kokhanen (kokkels, *cardium edule*) en spuitvis, plaatselijk gekend onder de schilderachtige naam « zeekers ». Deze schelpdieren moesten in de moeilijke jaren van wereldoorlog II de mosselen vervangen en aanvullen. Inderdaad is de visserij op deze weekdieren — alhoewel reeds vroeger gekend — op dreef geraakt door het verval van de mosselkweek gedurende de oorlog. Men viste deze dieren met de courante zeilvaartuigen, maar ook veel met kleinere boten, vooral in het Vlissingse Gat aan de Appelzak, op de Rede van Terneuzen, in de Braakman en ook in de Oosterschelde.

Men gaat op verschillende manieren te werk. Indien men kokhanen op een zachte slijkbank « vist », worden de schelpdieren met een « hanenrijf » bij elkaar geharkt. Men slaat dan in de modderbrij tot de kokhanen boven drijven. Zij worden nagespoeld in een mand of zeef en aan boord genomen. Op een vaste zandplaat graaft men een put van anderhalve meter diameter die men tot zowat een halve meter diepte

(11) H. M. KESTELOO, *Geschiedenis en plaatsbeschrijving van Arnemuiden*. Middelburg, 1875, blz. 14, 22, 104.

met water vult — of zich zelf laat vullen. De kokhanen die men in de omgeving uitgraaft worden dan in de put geworpen, waarna men in de ontstane brij roert tot de buit boven drijft, waarvoor de brij evenwel de juiste dikte moet hebben.

Spuitvis wordt gewoon met de spade gedolven en gespoeld.

Vroeger kon men in België — nu minder — warme gekookte alikruiken (*Littorina Littorea*), beter gekend als kreukels of karakollen verorberen die door venters op straat verkocht werden. Deze schelpdieren werden vooral in de Oosterschelde op de Yersekerbank gevonden.

Het nuttigen van deze schelpdieren — mosselen, enz. — werd in Nederland niet op prijs gesteld.

Nog andere visserijen die in Zeeland, doch ook elders in gebruik waren : de staakvleetvisserij, het stroopnet (sprot en haring), de komvisserij (ansjovis, blik, geep, makreel), het wargaren (kreeft en bot), de peur (paling) en de korfvisserij (kreeft).

De Zeeuwse schepen.

Zeeland is door zijn extreme ligging, en doorsneden als het is door talrijke brede rivieren en zee-armen min of meer een geïsoleerd deel van Nederland geweest. Daarom zijn ook de Zeeuwse schepen in brede kring minder bekend dan de andere. Ingevolge de nabije ligging van Antwerpen en de gemakkelijke toegang tot België langs de Schelde, waren Zeeuwse schepen vaker te zien in België dan in Holland. Ook de visserijproducten van Zeeland zijn voor het grootste deel voor de uitvoer bestemd. Reeds in de 16^e eeuw brachten Zeeuwse vissers hun gedroogde schol naar de Pinkstermarkt te Antwerpen, waar zij handelaren uit Keulen en andere Duitse steden ontmoetten ⁽¹²⁾. Later werden vooral de schelpdieren uitgevoerd naar België, en zelfs naar Frankrijk. Deze uitvoer geschiedde langs de weg met paard en kar en ook te water langs de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Voor het vervoeren van mosselen naar Frankrijk waren speciaal uitgeruste karren voorhanden. En tot in 1930 — sporadisch nog in 1950 — zien wij vaak hoogaarsen, schouwen en hengsten aan de kade liggen te Antwerpen, Brussel, Mechelen, Lier, Leuven, Gent en Dendermonde. Eerst de opkomst van een intens baanvervoer heeft aan deze vaart op België een einde gemaakt.

(12) E. W. PETREJUS, *De bomschuit, een verdwenen scheepstype*. Rotterdam, 1954, blz. 6.

Een aantal van deze vissersvaartuigen hadden hun thuishaven in Belgische Schelgedorpen als Doel, Lillo, Zandvliet, Kieldrecht, terwijl andere thuishoorden in de kleine Zeeuws-Vlaamse Scheldehavens Boekhoute, De Clinge, Graauw (Paal), Philippine, e.a. Maar zelfs de schepen uit Bruinisse en Yerseke waren regelmatige gasten op de vismarkten in België. De vissers uit de havens in Zeeuws-Vlaanderen als Boekhoute en Philippine waren deels Belgen, deels Zeeuwen. De Belgen visten op de Schelde in uitvoering van een Belgisch-Nederlandse overeenkomst, afgesloten in 1839 en 1843. De meeste van deze Scheldehavens, als Boekhoute, Philippine, Zandvliet, zijn nu verdwenen hetzij door verzanding, hetzij door indijking. Andere grotere vissershavens waren en zijn ten dele nog : Arnemuiden, Bergen op Zoom, Breskens, Brouwershaven, Terneuzen, Tholen, Veere, Vlissingen, Yerseke en Zierikzee.

De vissersschepen van het Zeeuwse stroomgebied vallen bijzonder op door hun karakteristieke vormen. Deze vinden hun oorsprong in de gesteldheid van de te bevaren wateren en in de aard van het bedrijf. Dit neemt echter niet weg, dat men ook buiten Zeeland analoge scheepsvormen vindt b.v. de Kinderdijkse hoogaars. Vele Zeeuwse vissersschepen werden ten andere niet in Zeeland zelf gebouwd.

In grote lijnen vormen de Zeeuwse schepen een aparte klasse. Praktisch zijn ze verdwenen kort na de tweede wereldoorlog. Wel zijn er nog een aantal gemotoriseerde vroegere zeilschepen in de vaart, maar deze zijn alle verbouwd. Ook hun tuigage is verdwenen en men zal nog bezwaarlijk een Zeeuws vissersvaartuig in originele staat kunnen ontdekken. Een ander deel van deze vaartuigen werd tot plezierjacht omgebouwd. Het echte Zeeuwse vissersschip is virtueel verdwenen. Het is nu de taak geworden van de scheepvaartmusea om de documentatie over deze schepen te verzamelen en te bewaren ⁽¹³⁾.

(13) A. SCHAPER, *De schepen van het Zuiderzeemuseum*, in : De Waterkampioen, nr 883, feb. 1951, blz. 64. Dit museum tracht echte schepen te bewaren. De conservatie levert echter moeilijkheden op en men was reeds verplicht enkele schepen te slopen.

Zie ook : J. VAN BEYLEN, *Zeeland, schepen en scheepvaart*, in : Catalogus van een tentoonstelling met dezelfde titel, gehouden in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen in 1961.

Zie eveneens : J. VAN BEYLEN, *De invloed van het Deltaplan op het volksleven : wat reeds in de scheepvaart veranderde*, in : Neerlands Volksleven, nr. 3, jrg. XI, 1961. Lezing gegeven tijdens de Volkskundedag 1961 te Arnhem.

Overigens bestaan er in vergelijking met andere scheepstypen slechts weinig afbeeldingen van deze schepen. De enkele uit de verzamelingen van het « Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum » te Amsterdam, het Maritiem Museum « Prins Hendrik » te Rotterdam en het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, dateren alle uit de 19^e en de 20^e eeuw. Wel treft men op oudere schilderijen herhaaldelijk kleine vissersvaartuigen aan met een rechte overhangende steven als bij de hoogaars en de hengst, maar bij gebrek aan voldoende vergelijkingsmateriaal en bronnen uit deze tijden, blijft een verantwoorde identificatie erg moeilijk.

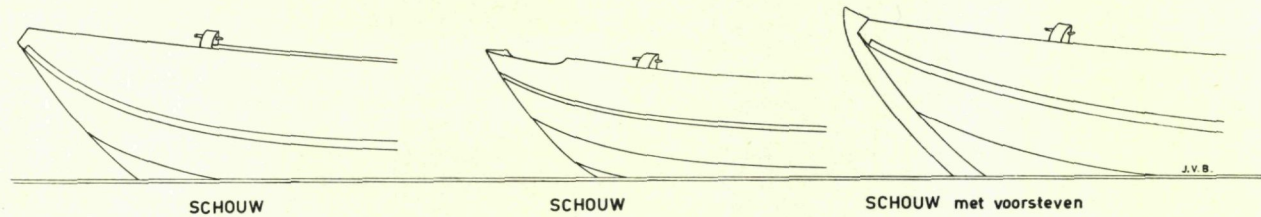
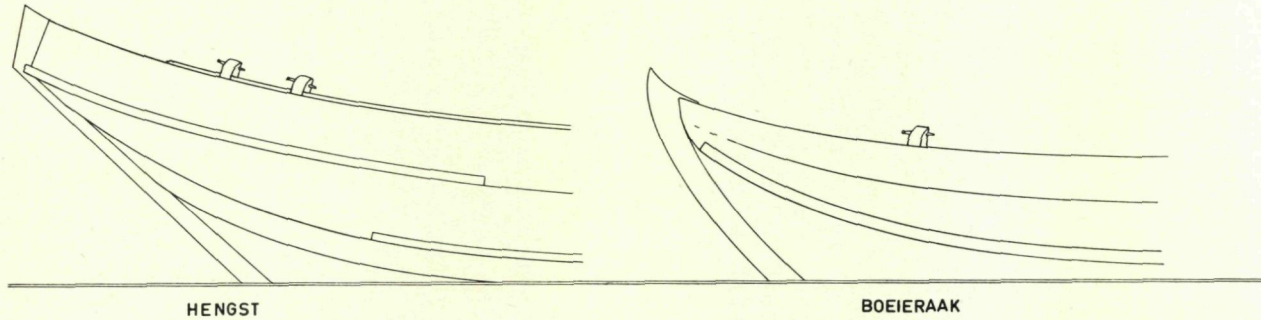
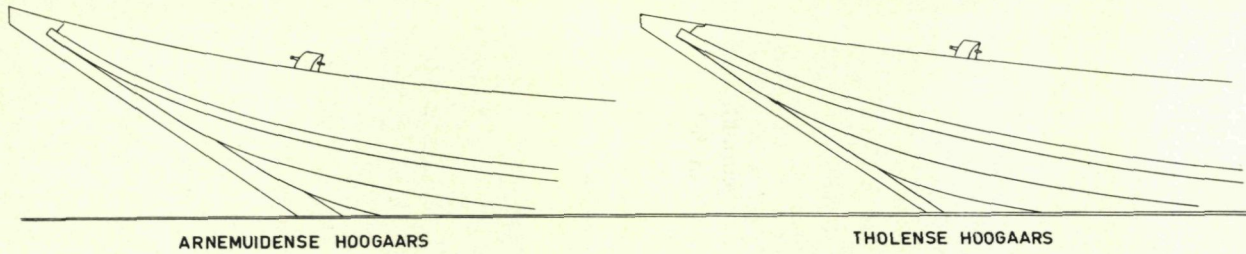
Eigenaardig is het wel, dat op oudere tekeningen en prenten van de Zeeuwse wateren, enkel ronde schepen te zien zijn. Hieruit zou men mogen besluiten, dat de Zeeuwse schepen, zoals ze ons in hun recente vormen bekend zijn, slechts sedert betrekkelijk korte tijd in Zeeland in gebruik genomen werden. Het ontbreken van oudere afbeeldingen van deze schepen is althans een aanwijzing in deze richting.

Aan de andere kant staat het vast dat platbodenvaartuigen sedert de vroegste tijden in het deltagebied van Schelde en Maas gebruikt werden. Het bewijs hiervan wordt geleverd door de resten van het « schip van Brugge » uit het begin van de Middeleeuwen (4^e-8^e eeuw).

De voornaamste platbodems die men tot voor enkele jaren op de Zeeuwse wateren kon aantreffen zijn : de hoogaars, de hengst, de lemmerhengst, de schouw, de boeieraak. Daarnaast werden ook nog schepen gebruikt die echter van andere visgronden ingevoerd werden en niet als inheemse Zeeuwse schepen mogen beschouwd worden : de blazer, de botter, de lemmeraak of lemmerjacht, de schokker. Naast deze grotere vaartuigen werden er ook nog talrijke kleinere boten gebruikt voor de visserij.

In tegenstelling met de hoogaars en de schouw, die overnaads gebouwd zijn, werden de lemmerhengst en de boeieraak gladboordig geplankt, terwijl de hengst een mengtype is. Alle typen zijn platbodems, waaronder verstaan wordt een vaartuig, dat een plat vlak heeft met hoekige kimmen en niet op een kielbalk gebouwd is. De platbodem is inderdaad het meest aangewezen scheepstype voor de Zeeuwse wateren met zijn vele zandbanken en ondiepe krekken. De aard van het bedrijf brengt mede, dat de schepen vaak op het droge liggen, althans aan de grond liggen, terwijl anderzijds practisch alle havens in Zeeland bij laag water droog vallen.

De conceptie wat betreft de indeling van het casco van deze schepen, is bij alle ongeveer gelijk en ziet er als volgt uit : in het

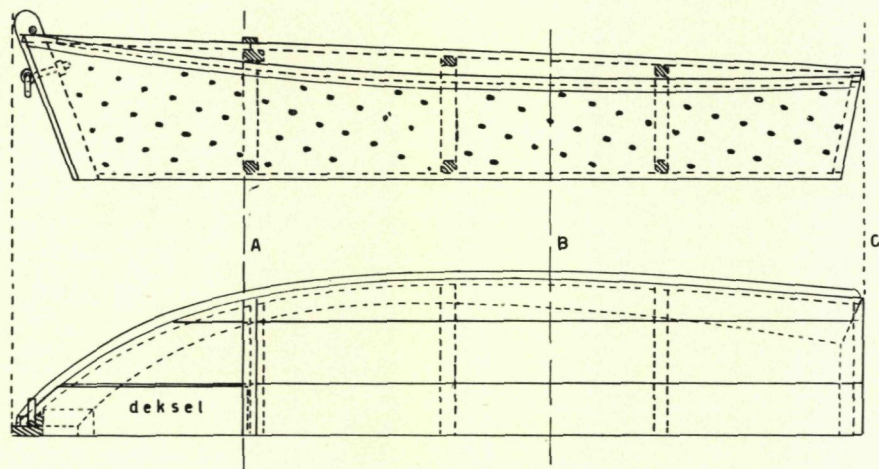


voorschip is er een plecht, die de laatste decenniums vast, maar voorheen doorgaans los was. Kleinere typen hadden helemaal geen plecht in het voorschip. Achter deze plecht, of de open ruimte, bevindt zich de mastbank of voordogt die de mast steunt. Deze mast kan ofwel vast, ofwel strijkbaar zijn. Vaste masten of steekmasten staan in een spoor op het vlak. Klapmasten komen voor in twee uitvoeringen. Bij de eerste eindigt de mastvoet boven de dogt en wordt draaibaar rechtgehouden door een bout die in twee mastkaken zit. Het strijken gebeurt door middel van bokkepoten of een takel. Bij de tweede soort steekt de mast tot op het vlak, is op dezelfde manier bevestigd, maar wordt gestreken door middel van een lier, die in de voet van de mast en tegen de onderkant van de mastkaken voorzien is. Achter de mast begint het ruim, dat zich uitstrekt over de ganse breedte van het schip en aan de achterzijde afgesloten wordt door het voorste schot of « schild » van de roef, die in de wandeling « kot » genoemd wordt. De achterzijde van deze roef wordt gevormd door de « achterdogt » of zeilbank. Vlak hierachter bevindt zich de stuurkuip, ook « achtergat » genoemd. Het zijn hoofdzakelijk de oudere schepen die op de hierboven beschreven wijze ingericht werden. In de regel werden deze vooral gebruikt voor de garnaalvangst en de courante visserij. Schepen van jongere datum en bestemd voor de mossel- en oesterkweek waren enigszins anders verdeeld. Bij deze liep het dek van het kot door tot tegen de achterstevan, zodat men feitelijk een achterplecht had. Dit dek werd bovendien niet op gelijke hoogte met de bovenkant van het boeisel gelegd, zoals bij een kot, maar wel 20 à 30 cm lager. De stuurplaats werd dan gevormd door een langwerpige luikopening, waaronder op gepaste hoogte een vloertje aangebracht was. Naderhand verbeterde men deze constructie door in het luikgat een gesloten bak te plaatsen zodat water niet kon binnendringen. Men spreekt hier echter niet meer van een kot maar van een « beun ». In bestekken worden de beide benamingen wel eens door elkaar gebruikt en leest men over « het kot of beun ».

Op schepen met een kot verbleven de opvarenden in het kot. Bij deze met een beun was het verblijf in het vooronder. Uiteraard hadden deze laatste schepen een vaste voorplecht.

Enkele kleinere schepen hadden een kot maar geen voorplecht. De boottypen hadden noch kot noch voorplecht.

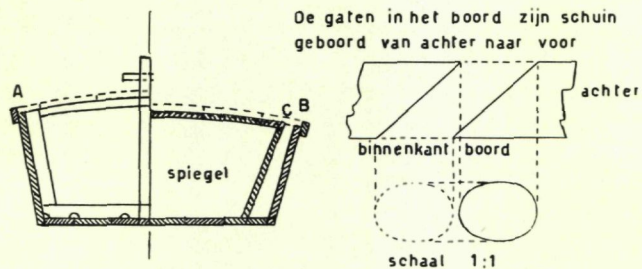
Geen enkel Zeeuws schip werd nieuw gebouwd met een bun (niet te verwarren met beun) en daarom werden zij tot de « droge » schepen gerekend. Dit belet niet dat men er wel eens met een later ingebouwde



Schaal 1:10

Opmetingen en plan

J. Van Beylen
1954



3. J. VAN BEYLEN, *plan van een « kaar » naar opmetingen van een origineel, 1954.*

bun aantreft. Voor het levend bewaren van vis gebruikte men een drijvende bun, « kaar » genoemd.

De tuigage kwam voor onder twee vormen. De oudste was het spriettuig, dat door sommige schepen gevoerd werd tot hun algehele verdwijning. Hiernaast werd ook het normale bezaantuig gevoerd.

Het opsommen van deze voornaamste kenmerken van de Zeeuwse schepen sluit het bestaan van vele varianten niet uit. Wat men normaal aantreft op één schip, zoekt men tevergeefs op een gelijkaardig ander of men vindt het weer even anders aangebracht. Deze verschillen vinden hun oorsprong in de onderscheiden bouwplaatsen, de tijdstippen waarop het schip gebouwd werd en de persoonlijke voorkeur van de eigenaars. Het is dus geheel onmogelijk te beweren, dat een hoogaars of een hengst zó was en niet anders. Want al lijken ze van ver alle op elkaar, van dichtbij zijn ze — evenals de mensen — toch weer even anders.

Roervormen.

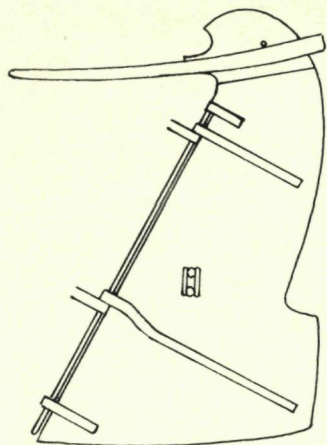
De Zeeuwse schepen hebben alle een vissend roer, dat onder het vlak uitsteekt in het achterschip, doch niet of slechts weinig dieper steekt dan het vlak in het voorschip. Deze schepen liggen inderdaad vóór iets dieper dan achter. Het roer vaart over een lange stang of is voorzien van extra lange vingerlingen, zodat het bij droogvallen op en neer kan glijden of door middel van een talie kan opgetrokken worden. De roeren van Zeeuwse schepen hebben zeer kenmerkende vormen, zodanig dat men aan de vorm van het roer kan zeggen welk schip er bij hoort.

Ingewijden kunnen ook aan de tekening van het roer — zoals aan de gehele lijn van het schip — de bouwplaats van een vaartuig herkennen.

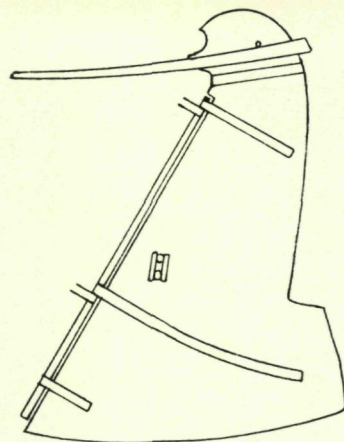
Het roer van de Arnemuidenaar heeft een zeer gespannen silhouette, fraai en zwierig van lijn. Men kan dit roertype tot één van de meest kenmerkende van de schepen van de Lage Landen rekenen. Ook andere hoogaarstypen hebben een mooi getekend roer, echter minder nadrukkelijk van lijn dan de Arnemuidenaar, zoals overigens ook het geval is met het gehele schip.

Eveneens zeer elegant en sterk gelijkend op dit van de hoogaars is het roer van de schouwen. Alleen de voorkant staat iets schuiner dan bij de hoogaars, wat te wijten is aan de meer overhangende achtersteven. Ook het roer van de boeieraak lijkt hierop, zonder evenwel identiek te zijn. Bij de hengst is het roer weer anders. Het is smaller

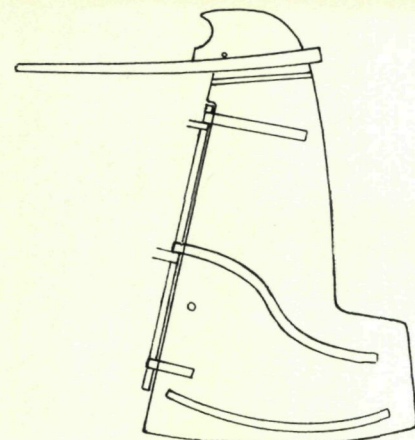
Roervormen van Zeeuwse vissersschepen



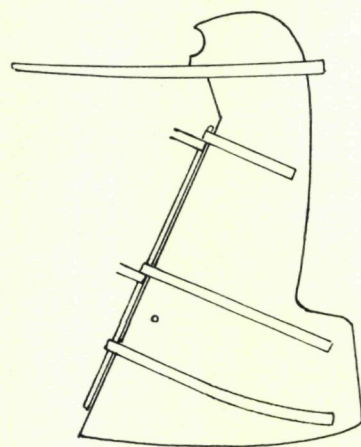
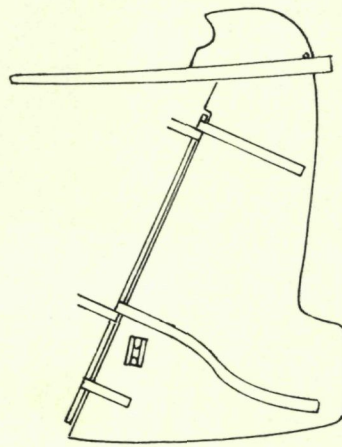
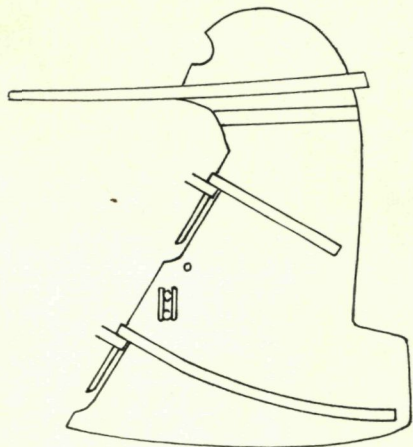
Arnemuider hoogaars



Tholense hoogaars



hengst



en rechter, iets stugger, wat overeenstemt met de gehele lijn van het schip.

Bij alle roertypen past de helmstok over de klik van het roer en rust op twee klampen. In tegenstelling met de binnenvaartuigen was de klik van het roer van deze schepen niet versierd, enkel geschilderd, doorgaans in 't groen. Ook koperbeslag kwam niet voor, wel ijzer dat echter niet als versiering doch als versterking bedoeld was. Een enkele maal treft men op de helmstok een kleine decoratie aan, b.v. een hartje of een sterretje.

Een enkel jacht gebruikte ook wel een « zondagse klik ». Dit was een holle klik, die over de roerkop geschoven werd, en voorzien was van fraai beeldhouwwerk. Een exemplaar hiervan, afkomstig van het hoogaarsjacht « Yetty » van wijlen L. Huybrechts bevindt zich in de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

Zwaarden.

De laatste decenniums waren de zwaarden van de Zeeuwse schepen smal en lang. Uit de iconografie en de bestekken blijkt dat dit niet steeds zo geweest is en dat men vroeger zwaarden van een meer ronde vorm gebruikte.

Sommige werven maakten hun zwaarden met een uitgeholde buitenzijde. Dit was lang geen algemene regel en talrijke vissersschepen hebben gewone vlakke zwaarden. Wel zijn ze aan de voorzijde, langs de binnenkant iets afgerond en aan de achterzijde verdund, zodat men hier een profiel had, dat min of meer op dit van een vliegtuigvleugel geleek. De vorm ervan berustte op empirische gronden en men was ver van berekende vormen zoals die later, en dan vooral voor de pleziervaart, nagestreefd werden ⁽¹⁴⁾.

In Tholen spreekt men over het uithollen van een zwaard als over « het maken van de zak ». Dit werkje werd als een zekere specialisatie aangezien en was dit ook, want « een hakje verkeerd, is de gang ut 't zweerd », zegt men in Zeeland. Deze uitholling moest precies zo diep zijn, dat men er een emmer water kon in ledigen.

(14) A. TANS, *De vorm der zijzwaarden*, in : De Waterkampioen, nr 788, nov. 1942, blz. 515. — J. VAN DE WEGE, *De vorm der zijzwaarden*, in : De Waterkampioen, nr 789, dec. 1942, blz. 537. — H. VAN KUYCK, « *Ebenhaezer* », een tjalkjacht, in: De Waterkampioen, nr 936, mei 1954, blz. 234.

Het neerlaten van zwaarden gebeurde gewoonlijk door middel van een enkel zwaardtouw, wat beslist hard werken moet geweest zijn. Sommige schepen, o.m. hengsten, hadden verplaatsbare zwaarden, waarvoor de zwaardbout beweegbaar op een langsscheeps aangebrachte stang bevestigd was. Men kon dan drie standen kiezen, naargelang welk en hoeveel zeil bijgezet werd. Deze inrichting was echter een snuffje van latere datum en de oudere ophanging was veel eenvoudiger maar verschilde ook weer van type tot type met de gebruikelijke varianten.

Evenals het roer werden de zwaarden weinig versierd. Enkel de kop van het zwaard werd geschilderd, gewoonlijk in dezelfde kleur als de roerklik. Het ijzerbeslag was uitsluitend als versterking en bescherming bedoeld.

De hoogaars.

Het meest bekende vissersvaartuig van Zeeland is ongetwijfeld de hoogaars. Hoe oud dit scheepstype mag zijn is niet uitgemaakt. De naam hoogaars of hoogaerts of hoogeers ⁽¹⁵⁾ komt reeds voor in de 16^e eeuw. Hiermede werd echter geen vissersvaartuig aangeduid maar wel een vrachtschip van de Bovenmaas, het zgn. Overland. Deze hoogaars was een open vrachtschip met een laadvermogen van ca 600 zakken zout en 2 à 3 last (last = ong. 2 ton) andere goederen. Het waren lichtgebouwde schepen zonder dek en met geringe diepgang, waarmede de vaart op de woelige waterarme bovenloop van de Maas onder alle omstandigheden mogelijk was ⁽¹⁶⁾. Het is mogelijk dat toen reeds een vissersvaartuig van het hoogaarstype bestond, maar een overtuigend bewijs is hiervoor niet voor te leggen. Wel staat op de reeds genoemde prent van 1515 « Antverpia Mercatorum Emporium » een overnaads gebouwd vissersvaartuig afgebeeld, met rechte overhangende steven en schuine achtersteven, met een roef in het achterschip en getuigd met een sprietzeil. Het blijft echter een loutere veronderstelling, dat dit misschien een voorvader van de latere hoogaars of hengst kan geweest zijn. Een andere aanwijzing geeft een bodemvondst in Zeeland ⁽¹⁷⁾ waarbij een oud, doch niet juist te dateren overnaads ge-

(15) Mr. Dr. T. Huitema te Wassenaar deelde mede dat de Hollandse schippers de hoogaars kennen onder de benaming « spanjool ».

(16) Th. L. M. THURLINGS, *De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16e eeuw, 1473-1572*. Amsterdam, 1946, blz. 130.

(17) G. D. VAN DER HEIDE, *Twee scheepswrakken op Tholen, Zeeland*, in: *Berichten van de Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek*. Jrg. VII, 1956, blz. 133.

bouwd, platboomd vissersvaartuig aan het licht kwam. En welk soort schepen zouden de door Smallegange genoemde « mosselscheepjes » geweest zijn ?

In de loop van de 17^e eeuw wordt de « hoogers » andermaal vermeld en wel in Winschooten's Seeman (18). Doch ook hier wordt geen vissersvaartuig bedoeld maar een schuit « die wat hooger als een gemeene boerenschuit opgeboeid is, voornamentlijk op de Maas, Lek en IJssel gebruikelijk ». Aansluitend bij de vermelding van de vrachthoogaars uit de 16^e eeuw mag aangenomen worden dat de hoogaars aanvankelijk enkel een transportvaartuig geweest is op de genoemde rivieren. Hier dringt zich de veronderstelling op, dat de Zeeuwse hoogaars langs de grote rivieren in Zeeland ingevoerd werd als vrachtvaartuig en gaandeweg ook als vissersvaartuig in gebruik gekomen is. Want ook in de 19^e en zelfs in het begin van de 20^e werden hoogaarsen nog als zuiver vrachtschip gebruikt, waarover verder zal gehandeld worden.

De hoogaars wordt ook genoemd in een proces-verbaal, opgemaakt naar aanleiding van de verdrinkingsdood van de erfstadhouder van Friesland en Groningen bij het oversteken van het Hollands Diep in 1711 (19). In hetzelfde verbaal wordt ook de hengst genoemd, waarop de koets van de prins geladen werd. Deze hengst kreeg ingevolge het slechte weder zulkdanige slagzij, dat de prins en zijn gevolg uit de koets in het water sukkelden. Een prent in verband met deze gebeurtenis uit een boek van F. Halma uit 1716 (20) toont echter een vaartuig, dat in het geheel niet op een hengst lijkt, maar een pont, zoals die ook nog in de 19^e eeuw gebruikt werden. Het is echter best mogelijk dat de auteur of de tekenaar geen hengst of hoogaars kende en het courante veerschip of pont van de tijd weergaf.

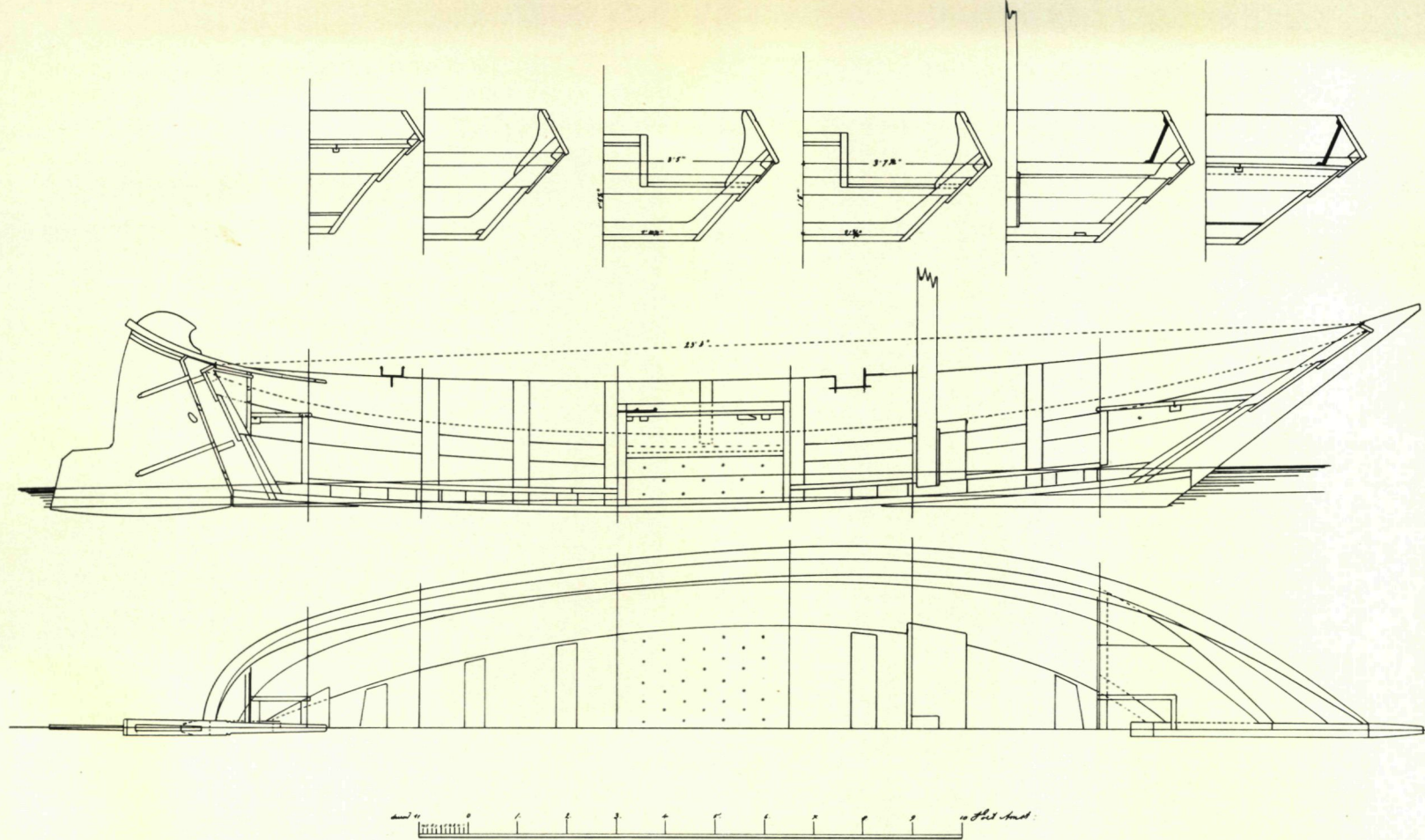
Het is dus geen toeval dat wij in de loop van de 18^e eeuw de naam « hoogaars » weer aantreffen in de rekeningen van de Kinderdijkse scheepsbouwer Fop Jansz. Smit, gedateerd 1775-1789 (21) :
« 1775. den 8 Desember.

(18) W. à WINSCHOOTEN, *Seeman : behelsende een grondige uitlegging van de Nederlandse konst, en spreekwoorden, voor soo veel die uit de seevaart zijn ontleend, en bij de beste schrijvers deser eeuw gevonden werden.* Leiden, 1681, blz. 87.

(19) Register van resolutiën van de magistraat van Klundert (1638-1718). Klundert, Gemeente-archief.

(20) F. HALMA, *Het leven van Zijne Hoogheid Johan Willem Friso*, Amsterdam, 1716.

(21) O. TEN HAVE, *De leer van het boekhouden tijdens de zeventiende en de achttiende eeuw.* Delft, 1933, blz. 246.



5. A. C. KRIENS, *plan van een Kinderdijkse hoogaars*, 1863

« Ik Fop Smidt hebbe een nieuwe hoogaers gemaect voor Dirk Jilisse van Wijjen, an de Kinderdijk die een half voet langer is, met iserwerk daerbij k(omt) 69 - 17 - 0. »

Een andere vermelding luidt :

« 1777. 25 May.

« Een hoogaers voor 182 - 0 - 0. »

Er blijkt hier onderscheid gemaakt tussen een Kinderdijkse hoogaers en een hoogaers zonder meer. Ook de prijs duidt op een verschil, waarschijnlijk in afmetingen.

Behalve bij Fop Jansz. Smit werden er tot in het begin van de 20^e eeuw ook nog hoogaarsen gebouwd te Nieuw Lekkerland en op een andere Kinderdijkse werf. Waarschijnlijk zijn er nog meer geweest in die buurt.

Uitgebreide technische gegevens over de hoogaars treffen we verder aan in een werfboek van P.H. Jonker te Kinderdijk, daterend uit 1857-1875 en dat nu berust in de verzameling L. Smit te Alblasterdam ⁽²²⁾.

« 1870 Een hoogaars voor schipper A. van Dordt te Bergen op Zoom een Kinderdijkse lang in 't vlak 18 voet f 155,-. »

« 1873 Een hoogaars gemaakt voor Cornelis Sierevelt te Arnhem. Aangenomen voor f 1.000,-. Lang in 't vlak 28 1/2 voet. In de maand Maart in het jaar 1873. Aan de smid gekost 50 gulden; het is een armuisch hoogaars. »

Op te merken valt dat de Kinderdijkse hoogaars, vergeleken met deze van 100 jaar terug, ongeveer het dubbel kost. De grote hoogaars daarentegen meer dan het vijfdubbel.

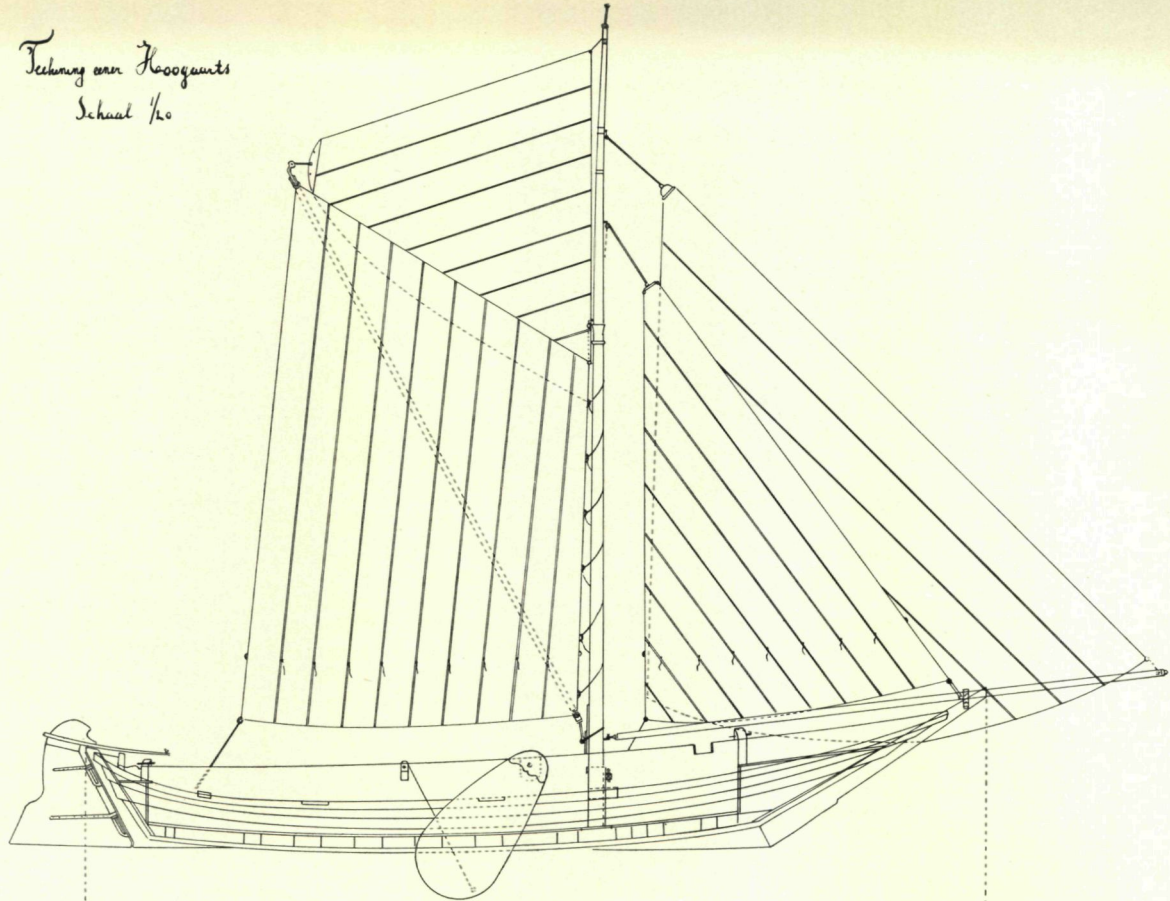
Hierbij volgt dan een volledig bestek van een Kinderdijkse hoogaars uit het werfboek van P.H. Jonker :

« Maat van een Kinderdijks hoogaars (Amsterdamsche maat). Het vlak lang 18 voet 4 duim, dik 1,5 duim, breed voor de achterkant van de dogt 44 duim en achter de voorkant van de dogt 33,5 duim. Springt voor de achterkant van de dogt 34 duim en achter de voorkant van de dogt 28 duim.

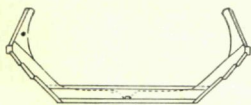
« De dolboom hoog uit de achterkant van de voordogt uit de bovenkant

(22) Gegevens welwillend ter beschikking gesteld door de heer E. W. Petrejus te Rotterdam. — Afmetingen ook in : N. LELONG, *Les bateaux spéciaux à la Belgique et à la Hollande*, Paris, 1896, blz. 34.

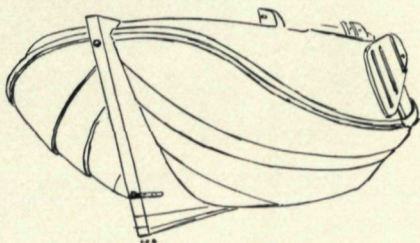
Teekening van Hoogwaarts
Schaal 1/20



Amsterdam, Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum
(Portefeuille IV F 2).



Voorwaarts Afmetingen
Lengte van Stuur 140 meter
Wijdte op breedste plaats 20.5 m
Hoogte van boord tot boord 0.67 m



7. J. VAN BEYLEN, *achterschip van een hoogaars met lemmergat*,
1951.

gemeten 23 duim en achter de voorkant van de dogt 21 1/4 duim, tussen de dogten 21 1/4 duim, voor de paalkorf 26 duim.

« Het muilboord langs de dolboom gemeten, breed 18 duim, de frang uit het muilboord 14 duim, de tweede frang uit de eerste 9 1/2 duim, de poot uit de frang 6 duim.

« De paalkorf uit de poot 23 duim, de dogt uit de paalkorf 14 duim; de dogt breed 11 duim en de zwaardkorf uit de dogt 20 1/2 duim.

« Het eerste hout uit de zwaardkorf 17 duim, de tweede uit de eerste 17 duim, de derde uit de tweede 17 duim, de achterdogt uit het derde hout 16 duim; breed 9 duim.

« De achterpoot uit de dogt 18 duim, de frang uit de poot 6 duim.

« Het muilboord dat achterin komt is 12 duim breed en 3 duim dik. De boei breed voor op de dogt 9 duim, en achter op de dogt 7 1/4 duim en tussen de dogten 8 1/4 duim. De voordogt hoog de bovenkant regtop uit het vlag gemeten 18 duim.

« Het vlak dik 1 1/2 duim, de stevens 3 duim, toegehakt op 1 1/2 duim, de leggers 2 1/2 duim, breed 4 duim, de kussens 3 duim, de frangen 3 duim, het muilboord 1 duim, de boorden 1 duim, de boei 1 1/2 duim, de dolboom 1 1/2 duim breed 4 duim, de voorpoot 3 duim, de paalkorf 4 duim, de houten onder de dogten 3 duim, de zwaardkorf 5 duim, de houten in het ruim 3 duim, de achterpoot 3 duim.

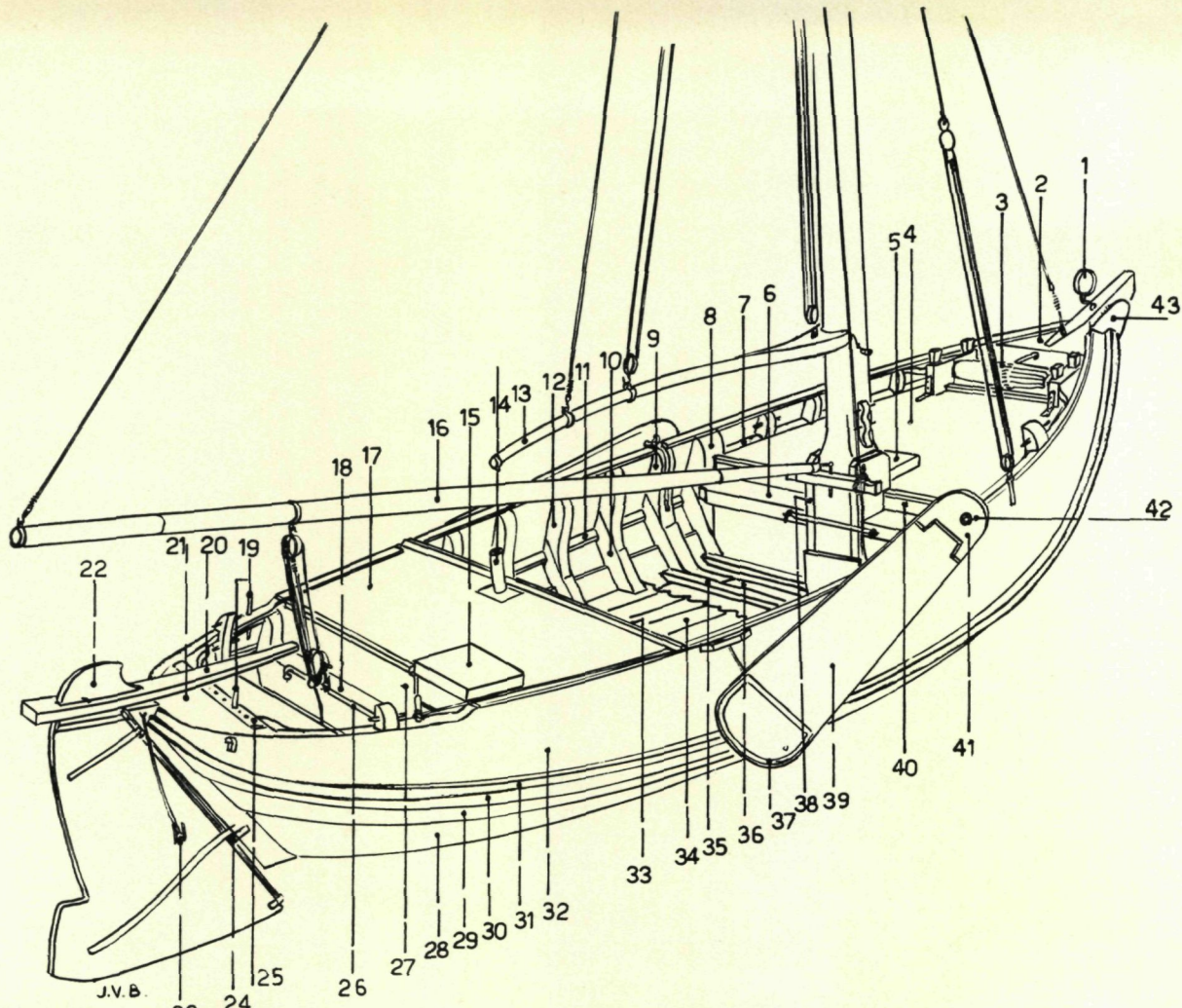
« Er is een lastgaren ingemaakt, van voren tot aan het stoothout, 2 duim uit de bovenkant.

« Het roeigat uit de dogt 10 duim, het roeigat is lang 6 1/2 duim, diep 3 duim. Voorin in het ruim en achterin een duimsche buithelling. Er zijn twee riemen bij.

« Kost aan arbeidsloon hout en smid f 100,- à f 110,-.

(wg) P. H. Jonker. 1859. »

- 1 ring
- 2 muilboord (klapmuts)
- 3 rol
- 4 plecht (voorplecht)
- 5 luik vooronder
- 6 voordogt (mastdogt)
- 7 vulling
- 8 mastknie
- 9 zwaardknie
- 10 knie
- 11 dolboom
- 12 klos
- 13 gaffel
- 14 schouw
- 15 luik kot
- 16 boom
- 17 kot (dek van)
- 18 achterdogt (zeilbank)
- 19 nagel (knecht)
- 20 helmstok
- 21 klap
- 22 klik (roerkop)
- 23 roertalie
- 24 vingerling
- 25 luiwagen (luerbalk)
- 26 overloop grootzeil
- 27 schild
- 28 klimboord
- 29 middelboord
- 30 bovenboord
- 32 boeisel (boei, boeiing)
- 33 gistplank (bovenste dwarsplank voorkant kot)
- 34 buikdenning (buikhelling)
- 35 ligger (legger)
- 36 kalf
- 37 half maan (ijzerbeslag)
- 38 mastkaak (wang)
- 39 zwaard
- 40 waterlijst
- 41 kop
- 42 zwaardbout
- 43 kluis



Eigenaardig is wel, dat de befaamde scheepsbouwer-tekenaar G. Groenewegen (1754-1826) in zijn bekende reeks tekeningen van Hollandse schepen ⁽²³⁾ geen hoogaars afgebeeld heeft. Hij moet nochtans deze scheepjes gekend hebben, want op een aquarel van 1823 in de verzameling van het Maritiem Museum « Prins Hendrik » te Rotterdam ⁽²⁴⁾ heeft hij een klein specimen van een dergelijk vaartuig getekend. Maar dit is dan ook de oudste ons bekende afbeelding waarvan met redelijke zekerheid kan gezegd worden dat het een hoogaars is. Precies hetzelfde soort vaartuig staat afgebeeld op een olieverfschilderij van P.J. Schotel (1808-1865) in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen ⁽²⁵⁾. Bij Groenewegen is het scheepje geladen met goederen. Want deze vaartuigen werden ook gebruikt als boodschapper, postboot, veerboot en vrachtboot ⁽²⁶⁾. Omstreeks 1900 werden ten andere nog vrachtschepen van het hoogaarstype gebruikt voor het vervoeren van massavrachten o.m. suikerbiet. Deze schepen waren veel langer dan de gewone hoogaars.

Het benamen van hoogaarsen is een vrij ingewikkelde zaak. Deze schepen waren bekend onder verschillende benamingen. Zo sprak men van een Kinderdijkse hoogaars, een Arnemuidense hoogaars of Arnemuidenaar, een Oostduiveland of platte Duiveland, een Tholense hoogaars, terwijl men de hoogaarsen die in Zeeuws-Vlaanderen gebouwd werden omschreef als « een hoogaars van De Klerk » of « een hoogaars van Verras ». Deze benamingen duiden dus op de plaatsen waar de werven van deze schepen gelegen waren, dus op de feitelijke geboorteplaatsen.

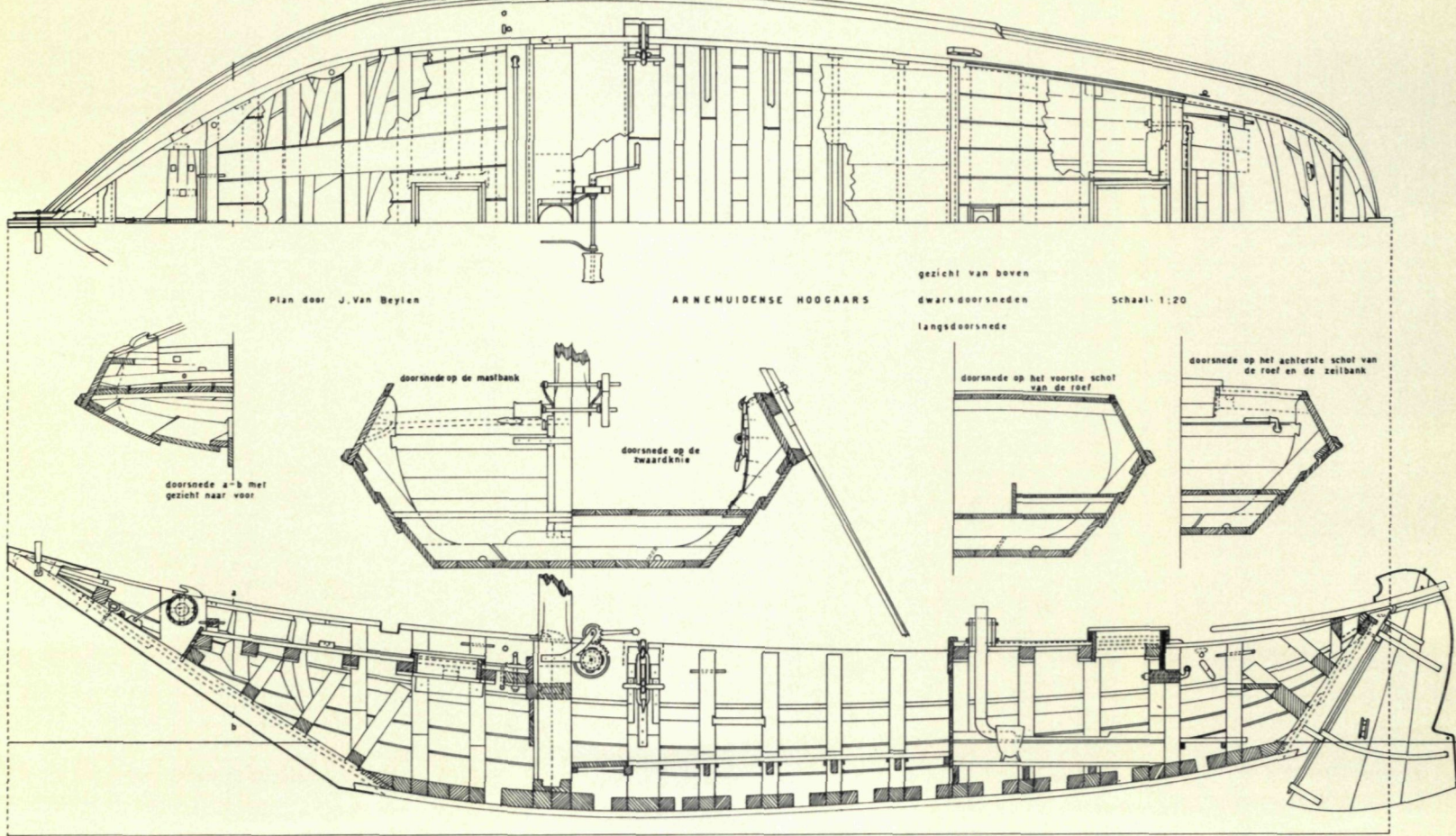
Doorgaans bezitten deze schepen van een zelfde werf, bepaalde karakteristieken, waarin men de « hand » van de scheepsbouwer erkent. Dit neemt niet weg dat het nog altijd moeilijk blijft een schip naar deze karakteristieken te identificeren. Want schepen die van een zelfde werf komen vertonen soms nog aanzienlijke verschillen die voortkomen uit de wensen van de opdrachtgevers, de staat van het voorradige hout, enz. Bovendien zijn van deze schepen zo weinig concrete gegevens bewaard, dat vergelijkingen voor het vaststellen van de types zeer be-

(23) G. GROENEWEGEN, *Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen*. Rotterdam, 1786-1801.

(24) CATALOGUS, *Rivier- en havengezichten omstreeks 1800*. Tentoonstelling van aquarelles en tekeningen door G. Groenewegen. Rotterdam, 1949, nr 26.

(25) Nr A.S. 39.4.9.

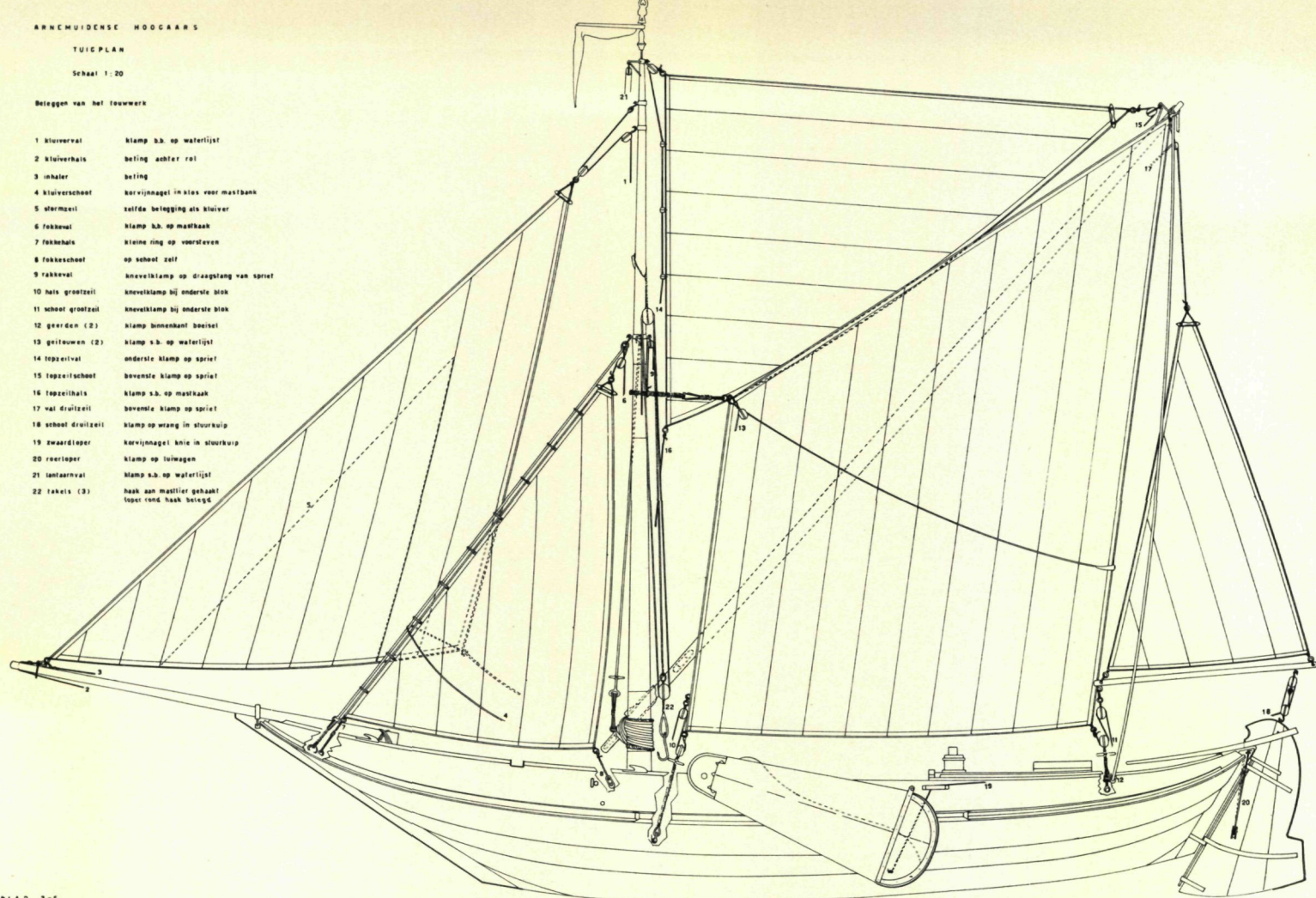
(26) G. DE GROOT, *Visserijschepen*, in : *Schuttevaër*, 30 april 1949, nr 48.

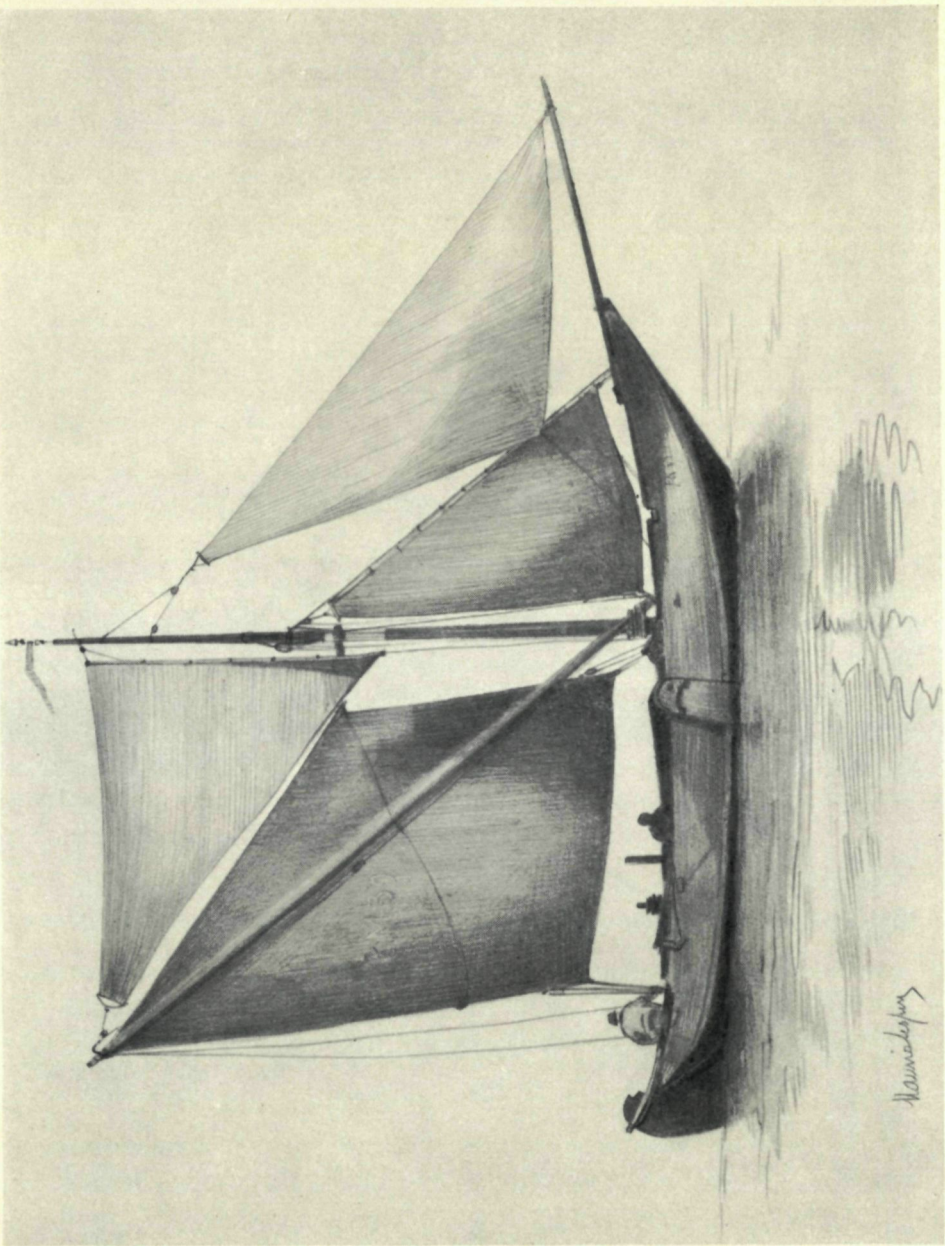


10. J. VAN BEYLEN, langsdoorsnede, dwarsdoorsneden, gezicht van boven van een Arnemuidense hoogaars, getekend naar gegevens samengebracht door Maurice Seghers e.a., 1961.

Beleggen van het touwwerk

- | | |
|---------------------|---|
| 1 klouerveel | klamp o.b. op waterlijst |
| 2 klouerveels | beling achter rol |
| 3 inhater | beling |
| 4 klouverschoot | korvinnaegel in hals voor mastbank |
| 5 slerpseel | zelfde belegging als klouverschoot |
| 6 foksbevel | klamp o.b. op mastbank |
| 7 foksbevels | kleine ring op voordeven |
| 8 foksbeschoot | op schoot zelf |
| 9 rakkeval | knovelklamp op draagslang van spriet |
| 10 hals grootzeil | knovelklamp bij onderste blok |
| 11 schoot grootzeil | knovelklamp bij onderste blok |
| 12 geerdun (2) | klamp binnenkant boesht |
| 13 geelouwen (2) | klamp o.b. op waterlijst |
| 14 tepperival | onderste klamp op spriet |
| 15 tepperischoot | bovenste klamp op spriet |
| 16 tepperihals | klamp o.b. op mastbank |
| 17 val druitzel | bovenste klamp op spriet |
| 18 schoot druitzel | klamp op wang in sluurkuip |
| 19 zwaardlepper | korvinnaegel knie in sluurkuip |
| 20 roerlepper | klamp op luwaggen |
| 21 lastaarnval | klamp o.b. op waterlijst |
| 22 takels (3) | haak aan matlier gehaakt
loper rond haak bevestigd |





12. MAURICE SEGHERS, *Arnemuidense hoogvaar*, 1930

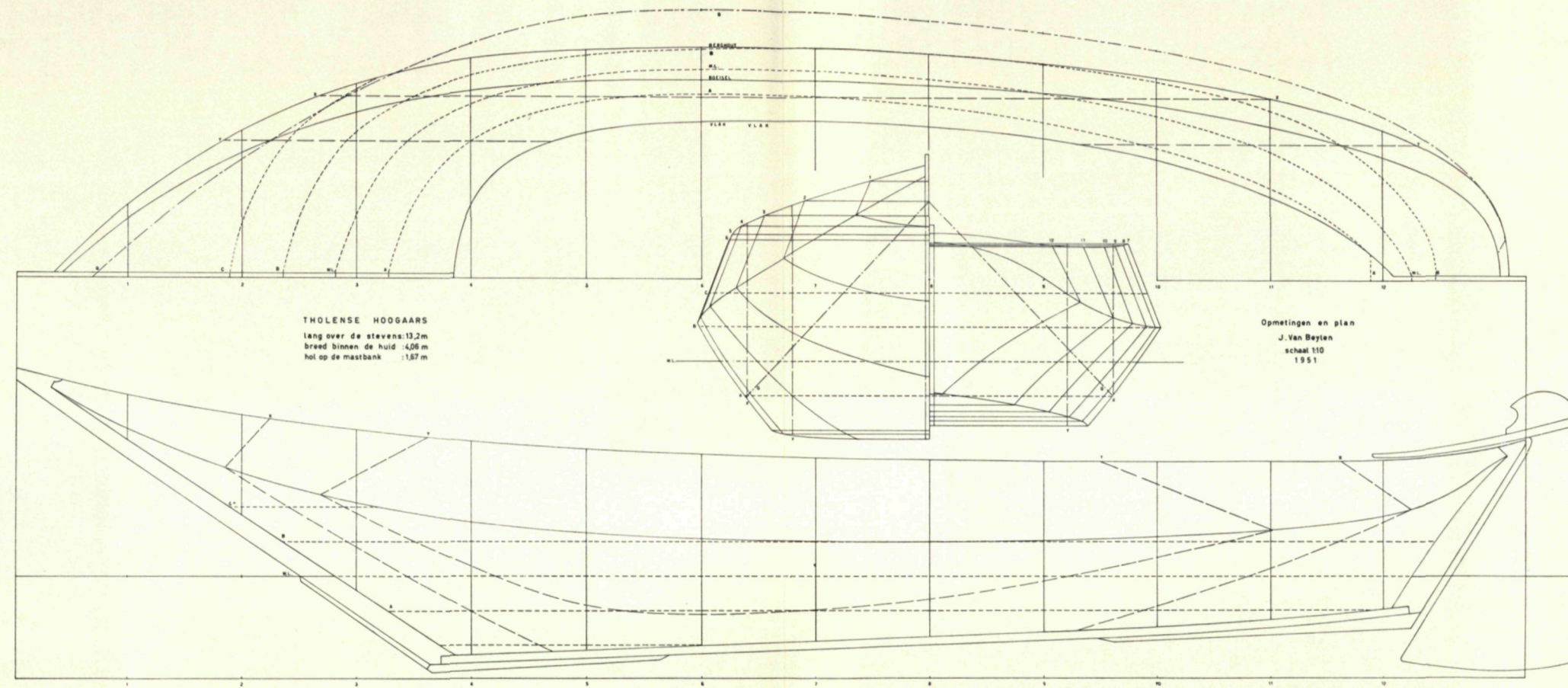
moelijk wordt, temeer daar ook de werkelijke schepen zo goed als verdwenen zijn.

Tenslotte dient men er nog rekening mede te houden dat ook de schepen van een zelfde werf gaandeweg veranderingen ondergingen en dat bijgevolg een schip, gebouwd in 1870 er anders uitzag dan een gebouwd in 1910, vooropgezet, dat de betreffende schepen dan ook resp. in Tholen, Arnemuiden, enz. gebouwd zijn. ^

In het algemeen hebben de hoogaarsen gemeenschappelijke kenmerken, die men met kleine nuances op ieder type terugvindt. Het vlak van de hoogaars is druppelvormig met de ronde kant naar voor. Deze ronde kant is bij de grote hoogaars vrij bot, bij de kleinere typen iets scherper. De aanzet van de kimlijn tegen de voorsteven is bij de grote hoogaars vrijwel haaks en het vlak heeft op die plaats reeds een grote breedte. De boegen buigen in een korte bocht naar achter toe en het vlak bereikt ter hoogte van de mastbank zijn grootste breedte. Naar achter toe versmalt het in een flauwe bocht en bereikt tegen de achtersteven een breedte die met deze laatste gelijk is.

In de langsdoorsnede bestaat heel wat variatie. Bepaalde soorten hebben een geheel recht vlak, dat slechts opgebrand is aan de achterkant (Zeeuws-Vlaamse hoogaarsen). Onder het opgebrande deel wordt een lange scheg geplaatst. Andere schepen hebben een geheel gebogen vlak waarbij het diepste punt bij de mastbank valt (Arnemuidense hoogaars). Een derde variatie is het matig opbranden van het vlak in voor- en achterschip (Tholense hoogaars). Maar ook hierin komen andermaal een aantal varianten voor, veroorzaakt door andere, nieuwe of verbeterde werkwijzen en opvattingen van schippers of scheepsbouwers.

Tenslotte is er nog een bouwwijze van jongere datum, waarbij het vlak en het boord nogal ingrijpende veranderingen ondergaan hebben, nl. het rond bouwen van het achterschip, waardoor de zgn. lemmerhoogaars ontstaan is. Hierbij wordt het vlak in het achterschip voorzien van een scheg waartegen het vlak en de boorden geplaatst worden zoals bij een rond schip. Men spreekt hier dan van een « ronde konte », een « lemmergat », een « boeiergat » en de schepen worden ook nog als « rondgatters » aangeduid. Deze ronde bouwwijze werd ook toegepast in het voorschip, waar het vlak en de boorden ook rond gebouwd werden. Dit soort hoogaarsen is gekend onder de benaming « jachtboot ». Zowel de lemmerhoogaars als de jachtboot werden overnaads, doch ook gladboordig beplankt.



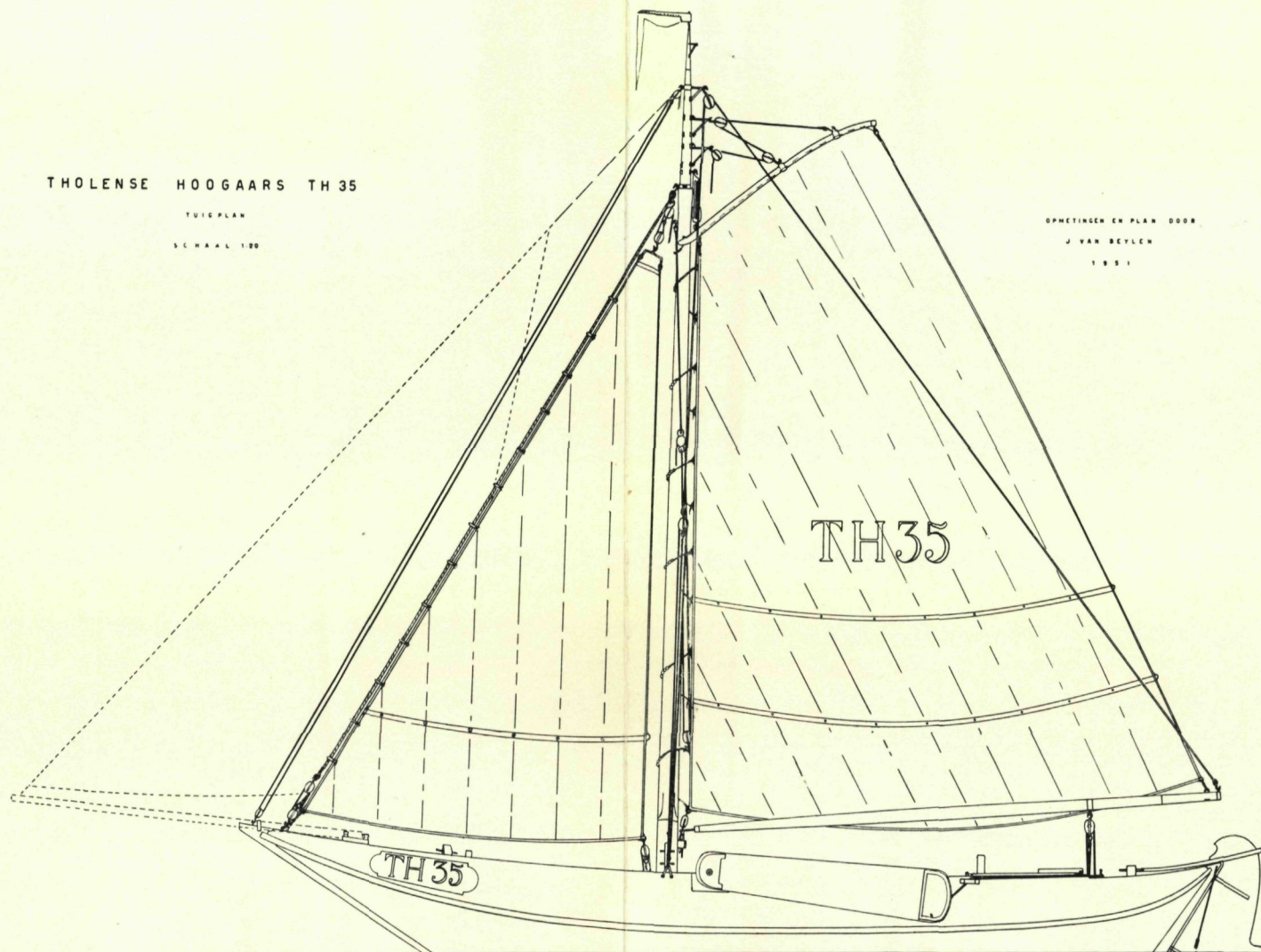
13. J. VAN BEYLEN, *lijnenplan van een Tholense hoogaars naar opmetingen van een origineel, 1951.*

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^r A.S. 55.13.2.



Opmetingen en plan
J. Van Beylen
schaal 1:10
1951

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^r A.S. 55.13.2.



15. J. VAN BEYLEN, tuigplan van een Tholense hoogaars naar opmetingen van een origineel, 1951.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S. 55.13.2.

De klassieke hoogaars is steeds overnaads beplankt en wel met drie boorden : kimboord, middelboord, bovenboord. Hierbij moet ook nog als vierde boord een boeisel gerekend worden. Gladboordige hoogaarsen werden ook aangeduid als « jachthoogaars ». De wijze van beplanking heeft wel enig verschil in de bouwwijze voor gevolg. Zo is bij een overnaadse hoogaars steeds een dolboom tegen de binnenbovenzijde van het bovenboord aangebracht over de ganse omtrek van het schip en wel om voldoende nageling te hebben voor het boeisel. Het berghout wordt boven op het boeisel gelegd. Bij een gladboordige hoogaars wordt geen dolboom gebruikt en wordt het berghout rechtstreeks op de spanten vastgemaakt, zoals bij de meeste andere schepen gebruikelijk is terwijl bij de gewone hoogaars het berghout doorgaans op de buitenkant van het boeisel bevestigd is.

Het verloop van de beplanking van een hoogaars vertoont enkele eigenaardigheden. De kimplank, die midscheeps tegen het vlak ligt, buigt in de boegen naar boven en raakt de voorsteven een heel eind boven het vlak. Hierdoor wordt een driehoekige opening gevormd : steven, kim en kimboord. Deze ruimte noemt men « soldatengat » en wordt g'adboordig beplankt.

In het achterschip doet zich hetzelfde voor op kleinere schaal. De eigenaardigheid zit hier in de vorm en de beplanking van het achterschip. Van achter bekeken heeft het berghout, en dus de onderzijde van het boeisel een uitgesproken, liggende S-vorm, bij het ene type al meer geprononceerd dan bij het andere. Het bovenboord moet deze S-vorm volgen en is daarom op die plaats aanzienlijk breder gesneden.

Het boeisel kenmerkt zich door de puntige vorm in het voorschip, die snel verbreedt en ter hoogte van de mastbank zijn grootste breedte bereikt om dan weer stilaan te versmallen tot aan de reeds genoemde S-vorm die in de boegen een aanvang neemt.

De vorm van het grootspant van een hoogaars is vrij eenvoudig. De lijn kim-berghout maakt met het vlak een stompe hoek en verloopt doorgaans recht, alhoewel bij sommige schepen deze lijn ook licht gebogen (bol) is, vooral bij gladboordige hoogaarsen. De lijn berghout-bovenkant boeisel is recht maar helt sterk naar binnen. De vorm van dit spant verloopt echter in voor- en achterschip, zoals op bijgaand plan kan nagegaan worden. Men merkt hierbij op dat de spanten in het achterschip lichtjes gepiekt zijn, waardoor een holle spantvorm verkregen wordt. Naar boven toe waaiert het geheel open zodat ruime breedte op het berghout verkregen wordt. Dit brede achterschip biedt plaats aan een stuurkuip. In de boegen buigt de omtreklijn kort naar de

stevens toe en in plan gezien valt het boeisel en het berghout bijna haaks tegen de achterstevens.

Een schoonheidsfout, die men bij sommige hoogaarsen kan opmerken wordt soms veroorzaakt door het verloop van het berghout, dus onderkant boeisel, in het voorschip. Hier behoort deze lijn een doorlopende bocht naar boven te nemen, en niet een neiging om terug naar beneden te buigen. Men zegt dan dat zo'n hoogaars « druppelt ».

Een volledig spant van een hoogaars wordt als volgt samengesteld : de gegroeide knie staat met een deel op het vlak en verbindt met een tweede deel het boord. De bovenkant wordt verlengd door een klos, die het boeisel vasthoudt. De ruimte tussen de twee over elkaar staande knieën wordt gevuld door een ligger, die men « kalf » noemt. Op het vlak wordt verder, aan iedere zijde van de knie en er vast tegenaansluitend, een ligger gebout, die over de ganse breedte van het schip gaat. In het voor- en achterschip wordt de ruimte tussen de knieën volledig met liggers dichtgelegd. Deze vulling noemt men de « kussens » (ook wel « bordes », Arnemuiden).

Hierna volgen enkele specifieke kenmerken van enkele Zeeuwse hoogaarstypen, met zo mogelijk een oorspronkelijk bestek van het type zoals deze door de plaatselijke scheepsbouwers opgesteld werden. Waar mogelijk werd een plan bijgevoegd, getekend naar opmetingen van originele schepen.

De Arnemuidense hoogaars kan men herkennen — ook al voert zij een bezaantuig in plaats van het gebruikelijke spriettuig — aan het meer stoere uitzicht van het schip, vergeleken met andere soorten. De Arnemuidenaar heeft meer zeeg, een steilere voorstevens en meer nadrukkelijke vormen. Het stoere uitzicht is wel opzettelijk, want deze schepen werken voornamelijk buitengaats of in de mondingen van de zeegaten en dit vrij ruwe vaarwater is aanleiding om een niet te vlak schip te bouwen. Een Arnemuidense hoogaars heeft daarom de faam een droog schip te zijn, dat minder buist dan een andere hoogaars.

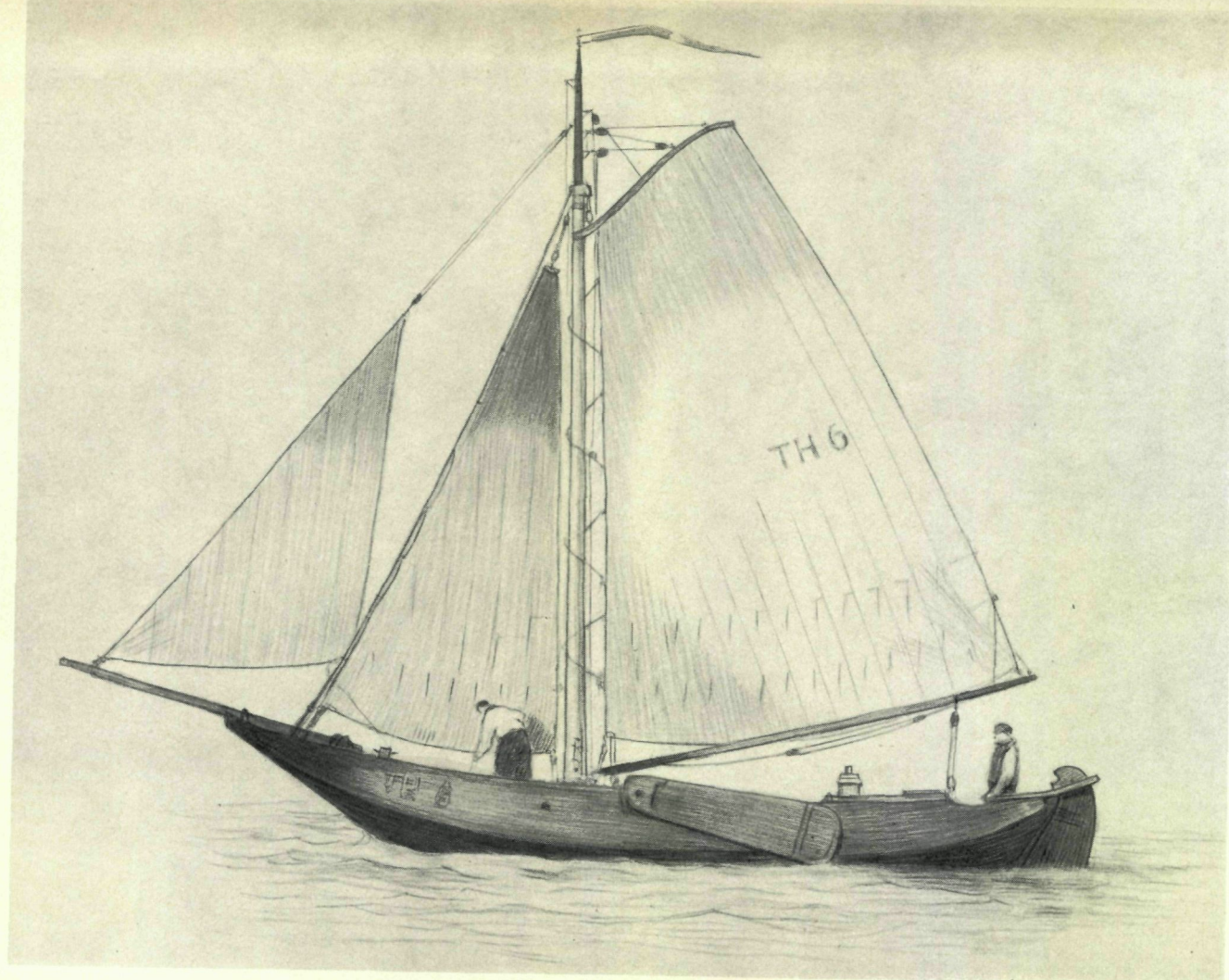
Ook in de details treft men natuurlijk verschillen aan. Het vlak is in de lengte in zijn geheel gebogen, zodat het diepste punt achter de mast valt, het « oos » (hoos). Arnemuidense hoogaarsen hadden dan ook geen pompen, want het lek- en regenwater werd met een groot hoosvat over boord geschept. Bij de oudere Arnemuidense hoogaarsen werd geen loefhouder of scheg onder het vlak geplaatst. Dit « doorzaalen » van het vlak zoals het in de bestekken heet, en dat opliep van 8 tot 12 duim, zou aan de Arnemuidense hoogaars meer snelheid geven

bij lichte wind, vergeleken b.v. met de Tholense hoogaars, maar bij harde wind zou de eerste het tegen de tweede moeten afleggen.

Er zijn nog andere uiterlijke verschillen waar te nemen. Bij het tekenen van plans van de Arnemuidense hoogaars aan de hand van de bestekken uit de werfboeken, blijkt dat de achterkant van het vlak veel minder scherp is dan bij een Tholense hoogaars en dat dus ook het achterschip minder slank is. Aan de andere kant is het voorschip scherper gebouwd. Bij de oudere typen kan ook vastgesteld worden dat het casco minder diep is (minder « holte » heeft) en dat het schip dus lager op het water ligt. Het berghout van de Arnemuidenaar loopt niet van de voorsteven tot tegen de achtersteven, maar eindigt in de boeg van het achterschip. Bij oudere vissermannen was het schot tussen het voor- en het ruim niet geheel gesloten, maar de onderste plank bleef zowat 60 cm van de buikdenning af. Er was ook dikwijls een « derde handje » of lier aan de mast, waarmee de spriet kon behandeld worden. Verder was de hoogaars, bestemd voor de garnaalvangst, waarmede de meeste Arnemuidense schippers zich bezighielden, steeds met een stuurkuip en kot gebouwd. De rol was op een andere manier geplaatst en er achter bevond zich een beting. Tenslotte verschilde het vastmaken van de boeisel in het achterschip met de elders gebruikte werkwijzen.

Een niet direct zichtbaar verschil was de wijze waarop de boorden vastgezet werden in de stevens en de dichtung van de naden. Bij een Arnemuidense hoogaars werden de koppen van de boorden inderdaad in een sponning gestoken, terwijl bij andere hoogaarsen, de planken « droog » tegen de stevens gezet werden. Het dichten van de naden gebeurde door middel van papier : voor dunne naden, b.v. tussen twee geklonken boorden, in lassen en stuiken, gewoon bruin pakpapier. Voor bredere naden werd een soort vilt papier gebruikt. Bij de Tholense hoogaars gebruikt men het gewone werk van gepluisd touw en bij Oostduivelanders en in Zeeuws-Vlaanderen neemt men mos.

De onderlinge afwijkingen die men bij deze schepen aantrof worden duidelijk bij het vergelijken van enkele cijfers. Behalve het reeds vernoemde doorbuigen van het vlak, wisselde ook de lengte ervan, die lag tussen de 28 en de 36 voet met een dikte van 2 tot 3 duim. Sommige schepen hadden een vlak van 2 duim maar een middenplank, dus strikt genomen een kiel, met een dikte van 2 1/2 of 3 duim. Deze verschillen in de lengte van het vlak bracht ook verschillende lengten over stevens met zich die bij de gewone hoogaars lag tussen 38 en 46 voet. De lengte van de mast lag tussen 35 en 46 voet terwijl de spriet van 25 tot 39 voet kon meten.



Hier volgt dan een bestek zoals het neergeschreven werd in een werfboek van de werf Meerman te Arnemuiden :

« De 2 Mei 1874 aan begonnen den 7 July 1874

« Een Nieuwe Oogaars aangenomen voor Schipper Klaas Siereveld van Arnemuiden gelijk als die van C Kasje van groote met sprietuig eiken vlak van 2 dm dik de smit voor zijn rekening met Mast Spriet roer en zwaarden boegspriet aak en boomstok twee riemen aangenomen voor de som van elf honderd en vijftig gulden zeg 1150 f

« Vlak lank 29 vt 8 dm lank overstevens 41 vt

« Vlak breed van voor in oos 8 vt 5 dm en 6 vt van achterkant van de voordogt naar achter vlak breed 8 vt 2 dm voorkant van kot vlak breed 7 vt 5 dm aan achterkant van de achterdogt vlak breed 4 vt 6 dm

« Doorzaal van het vlak van voor in oos 12 dm aan de voorkant van het kot 12 1/2 dm aan de achterkant van de achterdogt 8 dm

« Het voorend van vlak lank 6 vt 9 dm aan de achterkant van de voordogt het ruimen lank 11 vt 8 dm kot lank 7 vt 3 dm buitenwerks achterend lank 1 el 2 dm voor steve lank 14 vt 8 dm achtersteve lank 5 vt 10 dm oogte van de boorden van voor 13 vt 1 dm en van achter 5 vt 1 dm diep op zijn dolboom van voor in oos 35 dm en breed op dezelfde 13 vt 8 dm aan de voorkant van kot diep op zij dolboom 30 dm diep op zijn dolboom aan de achterkant van de achterdogt 27 dm en breed op dezelfde 9 vt 6 dm diep over zijn boeien van voor in oos 5 vt 2 1/2 dm aan de voorkant van kot 4 vt 6 1/2 dm aan de achterkant van de achterdogt 4 vt de boei breed aan de buitenkant 21 1/2 dm achter aan de voorkant van kot 25 dm en van voor in oos 27 1/2 dm breed de voordogt hoogt uit de boei aan de achterkant 16 dm aan de voorkant 17 dm de achterdogt hoogt voorkant 10 dm de achterkant 11 dm uit de bovenkant van de boei diep oversteve van voor in oos 6 vt 9 dm voorkant van kot 6 vt 1 dm de achterkant van de achterdogt 5 vt 2 dm oogte van de bovenste vrang uit de bovenkant van de klapmus 5 vt 2 dm achterkant van de vrang de rol lank 4 vt 8 dm dik in de midden 9 1/2 dm Mast lank 35 vt 2 dm dik van onder 10 1/2 dm top lank 11 vt 9 dm bovenkant van het tonnetje spriet lank 34 vt 8 1/2 dm riemen lank 20 1/2 vt boegspriet lank 14 vt zwaarden lank 11 vt 1 dm breed 4 vt 2 dm de zwaardenaak 18 dm uit de boei de bovenkant de binnen schouw lank voorstuk 22 dm breed 12 dm van onder 9 1/2 dm kantstuk van onder 10 1/2 dm van boven 10 dm breed

puntstuk van onder 9 dm buitenkant en van boven 1 dm breed de geheel schouw 18 dm en 25 dm lank breed 11 dm en 9 dm

« Klaargemaakt op Zaterdag 3 October 1874. »

Arnemuiden was tot 1870 ook als vissershaven bekend maar later was een deel van de vloot genoodzaakt andere havens te gebruiken. Inderdaad werd van 1871 de spoorwegverbinding tussen Bergen op Zoom en Vlissingen een feit, waardoor de toegang tot de Westerschelde afgesloten werd door een spoordijk die dwars door het Sloe getrokken werd. Daarna verzandde deze oude vaarweg en sloot verdere landwinning Arnemuiden van het water af. De schepen gebruikten van toen af ofwel Vlissingen ofwel Veere als thuishaven. Toch werd in 1875 de visserij in Arnemuiden nog bedreven door 6 kotters, 1 bezaan (schip met bezaantuig, waarschijnlijk ook een hoogaars), 1 botter of plat en 28 hoogaarsen. Deze schepen waren bemand door 170 koppen, en men kan aannemen dat $\frac{2}{3}$ van de inwoners van Arnemuiden in de visserij hun bestaansmiddelen vonden ⁽²⁷⁾. Het is dan ook begrijpelijk dat men als symbool van dit bedrijf in de leuning op de stoep van het stadhuis te Arnemuiden de silhouette van een in ijzer gesmede hoogaars aangebracht heeft.

Vergeleken met de Arnemuidense hoogaars had de Tholense een eleganter uitzicht. De lijn ervan was gestrekter en zwieriger met minder nadrukkelijke vormen. Een vergelijking van de plans laat dit verschil duidelijk blijken. De voorsteven lag minder stijl en de lagere kop gaf een rechtere zeeg, ook in het achterschip. Het vlak was slechts lichtjes opgebrand in voor- en achterschip, soms ook in het achterschip alleen, terwijl het achter ook veel scherper was. In Tholen bouwde men ook hoogaarsen met een rond achterschip.

Men gebruikte in Zeeland ook een kleine soort hoogaarsen, die men als tegenhanger van de Kinderdijkse hoogaars kan aanzien en evenwaardig was met de kleine hengst. Zowel hoogaarsen als hengsten kwamen voor in verschillende maten. Zo spreekt men b.v. van een « vijfknier » (zie ook bij de schouw) als er slechts 5 knieën in het ruim stonden, wat een korter schip gaf. In de rekeningen van de werf J. F. De Klerk te Kruispolder leest men herhaaldelijk over herstellingen aan « den kleinen hoogaars » en aan « den grooten hoogaars ». Deze kleinere schepen hadden meestal geen voorplecht en ook geen rol, maar soms wel een roefje. Zij voerden een spriettuigje.

(27) H. M. KESTELOO, *op.cit.*, blz. 100.

De « platte » Duiveland of Oostduivelandse hoogaars vertoont weer andere vormen. De aanduiding « platte » wijst er al op dat de lijnen van dit soort schepen zeer gestrekt waren, naar het vlakke toe.

Vele van deze hoogaarsen werden gebouwd op de Lek te Nieuw-Lekkerland en ook te Kinderdijk. Deze hoogaarsen bleken bij vele Zeeuwse schippers wel in de smaak te vallen, want nu wist men in Zeeland nog te vertellen, dat « men in Lekkerland mooie schepen bouwde ».

Uit de reeds genoemde werfboeken van P. H. Jonker te Kinderdijk lichten wij een bestek van een Oostduivelandse hoogaars :

« Maat van een Oostduivelandse hoogaars
(Amsterdamsche maat).

« Een hoogaars lang in vlak 30 voet. Vlak voor achterkant dogt breed 7 voet 6 duim. Vlak voorkant kot breed 6 voet 7 duim. Springt voor achterdogt 6 voet 7 duim. Springt achter op de dogt 5 voet 6 duim.

« De dolboom voor, hoog achterdogt 39 duim, dolboom op voorkant kot hoog 30 duim, dolboom hoog op de achterkant van de achterdogt 35 duim.

« Achterkant van de voordogt lang uit voorkant vlak 6 voet 6 duim. De voorkant achterdogt uit de achterkant steven 3 voet 3 duim. De groote frang uit de voorkant dogt langs den dolboom gemeten 6 voet 10 duim.

« Achter voorkant poot uit achterkant dogt 19 duim, poot dik 4 duim. De frang uit de poot 3 1/2 duim, frang dik 5 duim, tweede frang uit de eerste 8 duim, dik 5 duim, alles langs de dolboom gemeten.

« Het kot boven op gemeten 6 voet 2 duim, luikje lang 23 duim breed 27 duim.

« De bovenkant voordogt winkelhaak uit bovenkant vlak gemeten 35 duim, dogt dik 5 duim, breed 15 duim, in het midden 19 duim, de koker aan de voorkant dogt wijdt 9 duim, kokerstukken dik 4 duim, breed 10 duim, boven de dogt 16 duim, galg breed 3 1/2 duim, dik 3 duim. Boei breed op de voordogt 27 duim op voorkant kot 25 duim, op de achterdogt 20 1/2 duim en op de poot 15 duim. Wijdt voor achter voordogt op bovenkant dolboom 11 voet 7 duim.

« Wijdt op voorkant kot 9 voet 10 duim en op voorkant achterdogt 7 voet 9 1/2 duim.

« Wijdt voordogt buitenkanten boei 10 voet 6 1/2 duim.

« Lang over stevens 't ruim lang 14 voet 9 duim.

- « Mast lang van band tot nommer 25 voet en de koker dik 9 duim, nommer dik 6 duim, top lang 8 voet, top dik 1 1/2 duim.
- « Giek lang 25 voet, zwaanhals dik 4 duim, schoorband dik 5 duim en aan het eind 4 duim. Boegspriet lang 14 voet, in de band dik 5 duim en aan het eind 3 duim dik.
- « Zwaarden lang voet, breed 40 duim, dik 2 duim, kop breed 12 duim, dik 1 1/2 duim, zwaard onder de kop 18 duim.
- « Roer onder breed 5 voeten, de klik hoog 2 voeten, boven de klik breed 3 voeten, boven in de blek 17 duim, de kop hoog 12 duim.
- « Helmstok lang 6 voet breed 7 duim, dik 3 duim.
- « Achterstevan lang heel de lengte 5 voeten.
- « Voorstevan lang heel de lengte 12 voeten 7 duim, voorschiet onder boord hoog uit onderkant vlak hoog lang steven gemeten 7 voet 3 duim.
- « Er staan in 't ruim 6 houten spanten, dik 5 duim en zwaardkorf dik 10 duim, houten uit elkander 15 duim, houten onder de dogt breed 12 1/2 duim breed. Voorin 3 spanthouten en 4 frangen, dik 5 duim, houten onder de dogt breed 10 duim.
- « De losse voorplegt schiet tegen de tweede frang, dikte 1 1/4 duim, vuurehout met 1 1/2 buithelling hoog een duim onder het onderboord.
- « Beschoten achterin met kooi en kastje op en onder de dogt en een duimsche buithelling 2 kotbalken breed 5 duim, dik 3 duim.
- « Schild op de dogt dik 1 1/2 duim, voorschild dik 3 duim.
- « Kotdek plegt 1 1/2 duim, en onderschild 3 duim dik.
- « Vlak dik 2 duim.
- « Onderboord 2 duim.
- « Middelboord 1 1/2 duim.
- « Bovenboord 1 1/4 duim.
- « Dolboom 2 duim, breed 6 duim en 5 duim.
- « Boei 2 duim.
- « Steven 5 duim toegehakt op 3 duim.
- « De hoogaars is gemaakt in de jare 1863 voor schipper C. KLOOSTER van Ouddorp. Kost van arbeidsloon, hout, roer, zwaarden en zonder rondhout te zamen f. 670.00.
- « Volgens meting van K. BAUDEWIJN van Dordrecht 17 tonnen » (28).

(28) Volgens inlichtingen vermeld in enkele Belgische Registers voor Scheeps-meting, waarin talrijke hoogaarsen uit Zeeland opgenomen zijn onder de benaming « schuit » (= visschuit) schommelt de tonnemaat van een normale hoogaars (l. : $\pm 11,50$ m; b. : $\pm 4,25$ m) tussen de 9 en de 11 ton.

In latere jaren bouwde men te Nieuw-Lekkerland vooral de zgn. « jachtboten ». Deze hoogaarsen hadden niet het vlakke silhouette van de oudere Oostduivelanders en zagen er veel minder stijf uit. Bij deze jachtboten werd het vlak in voor- en achterschip geheel rond gebouwd en bleef de hoekige kim enkel behouden op de zijkanten. Deze hoogaarsen werden met een beun gebouwd. Ook het voordek was verder doorgetrokken dan gebruikelijk en bedekte de ganse mastbank. De mast was ingericht als klapmast, reikte tot op het vlak, en kon door middel van een lier neergelaten worden. In het voordek was een langwerpige luik aangebracht, dat voor een deel afgedekt was door een los stuk dek en voor de rest door een normaal luik. Deze gleuf was nodig om doorgang aan de voet van de mast te verlenen. De lier was ingewerkt in de voet van de mast en tegen de kaken van de mastkoker. Het was een systeem dat analoog was met hetgene dat ook op schouwen voorkwam ⁽²⁹⁾.

De hengst.

De hengst is het meest karaktervolle vissersvaartuig van de Westerschelde geweest, waar ze tot voor een twintigtal jaren nog veelvuldig in de vaart was. De weinig (gemotoriseerde) hengsten die nu nog in gebruik zijn, treft men voornamelijk in de Oosterschelde aan o.m. in Tholen en in Yerseke.

Evenals dit het geval is voor de hoogaars, kan de ouderdom van dit scheepstype moeilijk vastgesteld worden. Misschien kan men het kleine vissersvaartuig met rechte voorstevens op het redegezicht van Antwerpen, 1515, als mogelijk prototype van de hengst aanduiden?

De oudste ons bekende vermelding van de hengst komt voor in het reeds genoemde proces-verbaal betreffende de verdrinkingsdood van Johan Willem Friso in 1711.

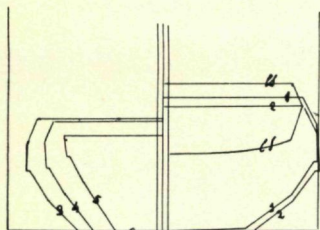
En ook in de hiervoor geciteerde rekeningen van Fop Jansz Smit ⁽³⁰⁾ wordt eveneens de hengst genoemd :

« 1778. 21 May.

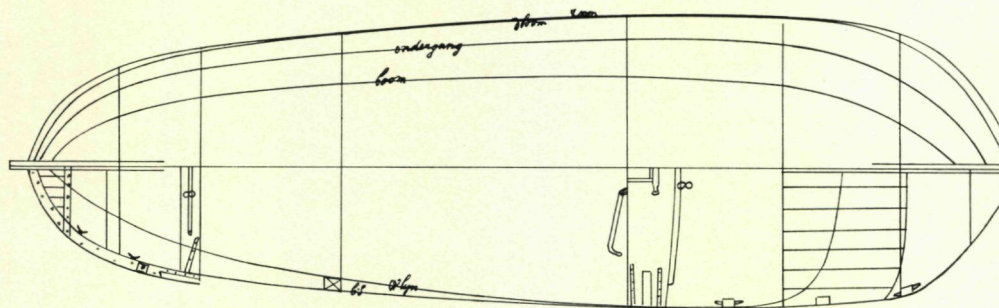
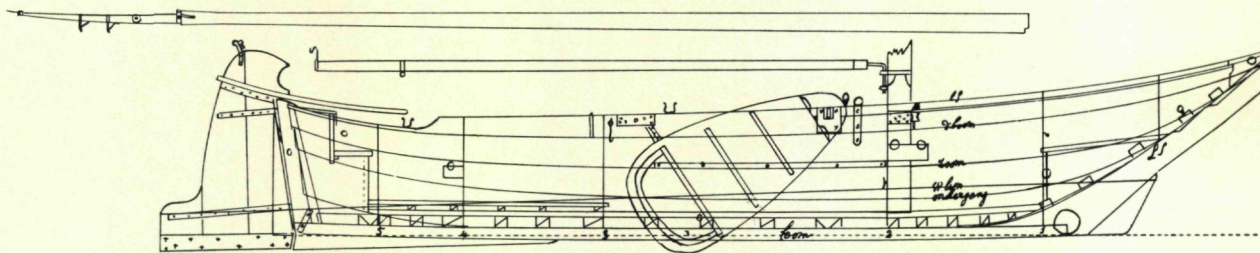
« Een henstije gemaekt voor Krijn den Boer, op Groot-Ammers, met mast en spriet 2 rimen voor 122-0-0. »

(29) Inlichtingen verzameld aan de hand van een scheepsmodel in bezit van de scheepswerf C. Stam te Nieuw-Lekkerland.

(30) O. TEN HAVE, *op.cit.* Zie ook : J. ODERWALD, *Nederlandsche snelzeiler*. Amsterdam, 1940, blz. 118. Hier is ook sprake van een « halfschacht henst ».



Hengst lang dwarsleijer 33 ft. 8 in.
 Vred. binnen de hand 30 1/4 - 3 dm.
 No. 1 aijt de Boom en bolboom 39 ft. 4 in.



17. Plan van een hengst, omstreeks 1800.

In dezelfde rekeningen komt nog een tweede vermelding voor ⁽³¹⁾.
« 1779. den 13 Februarii.

« Een henst gemaekt voor Adriaan Vogelzangh woonende te Alblasser-
dam, volgens bestek gemaekt met volle genoegen ontvangen en daarvoor
bedongen 250-0.0 ».

Ten eerste blijkt uit deze gegevens, dat het « henstije » of kleine
hengst duurder was dan een Kinderdijkse hoogaars, maar heel wat
goedkoper dan de grote hoogaars. Ten tweede kan men aannemen, dat
de vermelding « henstije » en « henst » wijst op twee maten, dus twee
soorten, wat bevestigd wordt door het verschil in prijs. In het eerste
geval wordt waarschijnlijk een scheepje aangeduid, zoals dit afgebeeld
is door G. Groenewegen ⁽³²⁾. Het kleine vaartuig met spriettuig, dat
de tekenaar een « Heijnst » noemt, is geladen met goederen, en deed
dus dienst als vrachtschip. Tot hun verdwijning in het begin van de
20^e eeuw zijn ze dit in zekere mate ook gebleven, want behalve voor
de visserij werden zij ook voor het vervoer van materialen voor dijk-
werken e.a. gebruikt op de Schelde ⁽³³⁾.

Een goed plan van een hengst van omstreeks 1800 bevindt zich
in de verzameling van het « Nederlandsch Historisch Scheepvaart-
museum » te Amsterdam ⁽³⁴⁾.

Het gebruik van de hengst als veerschip hebben wij reeds ver-
meld ⁽³⁵⁾.

De oudste ons gekende afbeelding van een grote hengst — met
spriettuig — komt voor op een potloodtekening, gedateerd 1857, van
de hand van J. C. Greive in de verzameling van het « Nederlandsch
Historisch Scheepvaartmuseum » te Amsterdam ⁽³⁶⁾. Eveneens uit de-
zelfde tijd, doch niet gedateerd, is het reeds genoemde schilderij van
P. J. Schotel uit de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum
te Antwerpen, waarop een grote hengst voor de visserij afgebeeld is,
getuigd met een bezaantuig.

(31) J. ODERWALD, *op.cit.*, blz. 119.

(32) G. GROENEWEGEN, *op.cit.*, 6e catern, plt F 5.

(33) M. SEGHERS & R. DE BOCK, *Binnenvaartuigen en vissersschepen
op de Schelde rond 1900*. Antwerpen, 1942, blz. 65, plt 33. Model in het
Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen (Nr A.S. 28.9).

(34) W. VOORBEYTEL CANNENBURG, *Beschrijvende catalogus der scheeps-
modellen en scheepsbouwkundige teekeningen 1600-1900*. Amsterdam, 1943,
blz. 127.

(35) Zie ook : G. C. E. CRONE, *Nederlandsche jachten, binnenschepen, vis-
schersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900*. Am-
sterdam, 1926, blz. 210, plt 31.

(36) Map IV E a 5 (nr A 1854 (4)).



18. MAURICE SEGHERS, *kleine hengst van De Clinge met spriettuig*, 1920.

Goede afbeeldingen van hengsten zijn veel zeldzamer dan deze van hoogaarsen en ook technisch zijn wij er veel schaarser over ingelicht. Practisch al deze schepen zijn gebouwd op de werven van de Westerschelde in Zeeuws-Vlaanderen en men gebruikte hier normaal noch plan noch bestek. Het mag dan ook een toeval genoemd worden dat een schipper uit Zeeuws-Vlaanderen om één of andere duistere reden een hengst liet bouwen te Arnemuiden, waar het gebruikelijk was de maten van een gebouwd schip te noteren, want dit werd niet bij voorbaat gedaan maar na afloop van het werk. Te Arnemuiden was men met het bouwen van hengsten helemaal niet vertrouwd, maar de opdracht werd aanvaard en er werd een modelhengst opgemeten, waarna de nodige mallen gemaakt werden. In dit geval werd het bestek wel vóór de bouw van het schip geschreven en wij vonden het terug in een werfboek van de werf Meerman te Arnemuiden als volgt :

« Arnemuiden den 22 April 1892

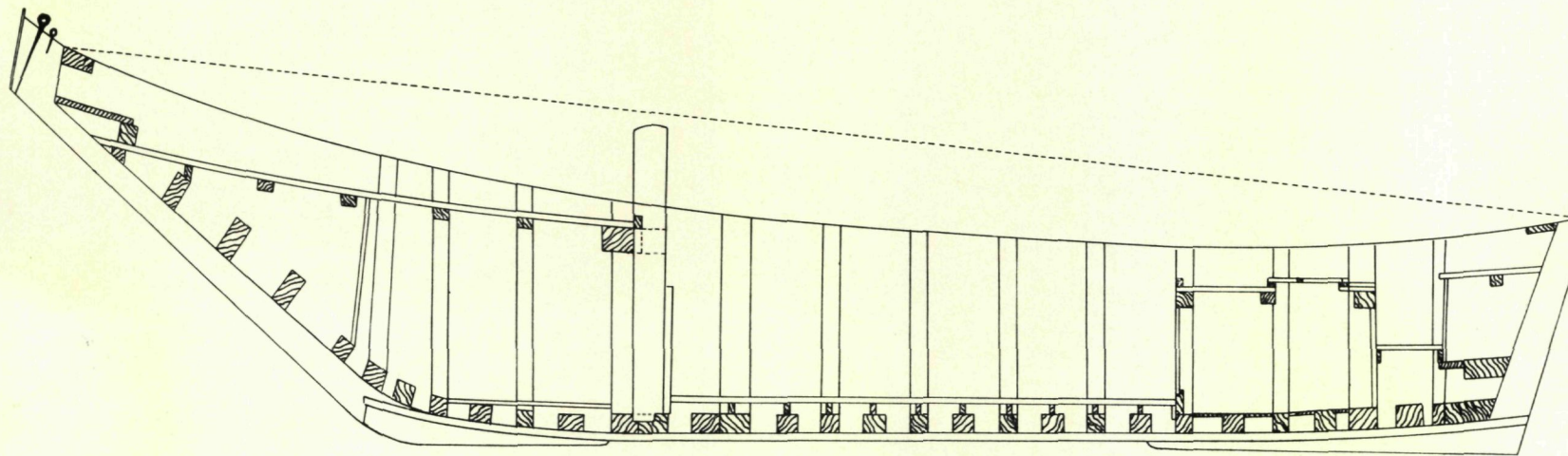
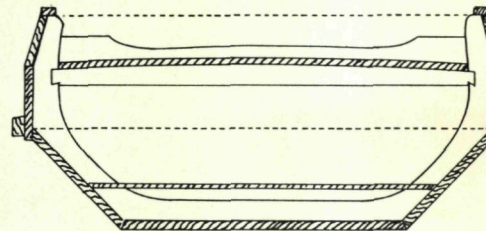
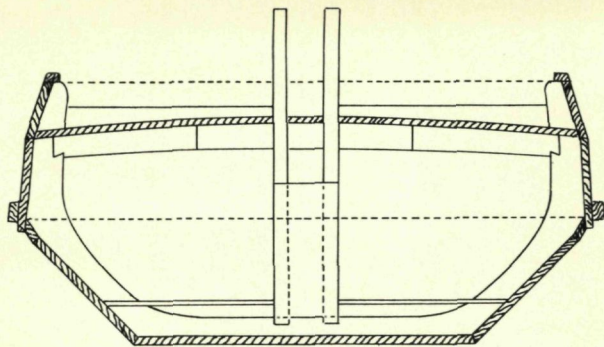
« Aangenomen om te maken een Nieuwe Henkst voor Schipper P Praet vermeerzen van de Clinge de Kouter volgens model en van groote als die van zijn zwager daar hebben wij de maat van genomen en Malle naar gemaakt

met eike vlak van 2 dm dik met mast giek en boegspriet 2 riemen aan en boomstok twee loopgangen en een dwarsgang greene voorpligt eik roer en zwaarden ijzerspanning aan de berghouten van voor en aan de kim van voor ijzerspanning met gaffel er bij en beun er in van vuren-hout buithelling van duim houd voor in betimmerd met kooij en kast en schouw van voor de mast de legger volgetimmerd op vlak twee maal teer en aangenomen voor de som van acht honderd en zestig gulden...
zeg f 860

de Smid werk voor ons rekening

« Vlak van den Henkst is lank in geheel 26 voet en 6 1/2 duim voor end lank 6 voet en dan 9 voet en 3 dm achteruit staat een kien en daar is zijn vlak breed 6 vt 2 1/4 dm achter end lank 5 voet en 6 dm van het end en de lip

« Vlak breed van voor in oos 7 voet 1 dm van achter vlak breed 5 voet en 5/4 dm De zwaardkien van de dogtknie 1/2 el en dan 21 1/2 en 22 dm wijt van de dogt tot dogt 5 knien met zwaarknie mede gerekend de zwaarknie 7 dm de andere knie 5 dm en ook 4 1/2 dik de zwaarkien 4 dm kop dik en tegen den dolboom 5 1/2 dik de legger 4 1/2 dm en 5 1/2 dm maar niet tegen de knien



19. Plan van een hengst afkomstig van de scheepswerf J. F. De Klerk te Kruispolder, 1912.

« Doorzaalen van het vlak van voor in oos 6 dm en op de maat van 9 vt en 3 dm achteruit 6 1/2 dm van achter aan de achterkant dogt 5 dm voorstevens lank in geheel 11 voet 3 dm breed van onder 11 dm van boven bijzonder het stuk er op 6 dm lank buiten boeij 11 1/2 dm en met het stuk 16 1/2 dm achterstevens lank 4 vt 6 dm breed van onder 10 dm en van boven 6 dm Diep op den bovenkant van den dolboom van voor in oos 1 el min 1/4 dm breed op binnenswerk 10 vt 6 1/2 dm dolboom dik gewoon 1 1/2 duim 2 el en 25 dm een knie Diep op den dolboom 32 1/2 dm en breed op dezelfde 9 vt binnenkant tegen den dolboom van achter diep 31 1/2 dm en 1/8 en breed op dezelfde 7 voet 3 dm Diep over zijn boeijen van voor in oos 4 vt en 10 1/2 dm van achter bij de achterdogt 4 voet en 1/2 dm van de achterdogt af 1 1/2 dm diep uitgild

« Zeegt over zijn boeijen van voor bij de dogt 23 duim en van achter bij de dogt 12 1/2 dm

« Diepte oversteve op de boeijen van voor in het oos op vlak 7 voet van achter 5 voet 2 dm voorperdes breed 15 1/2 dm dik 3 dm

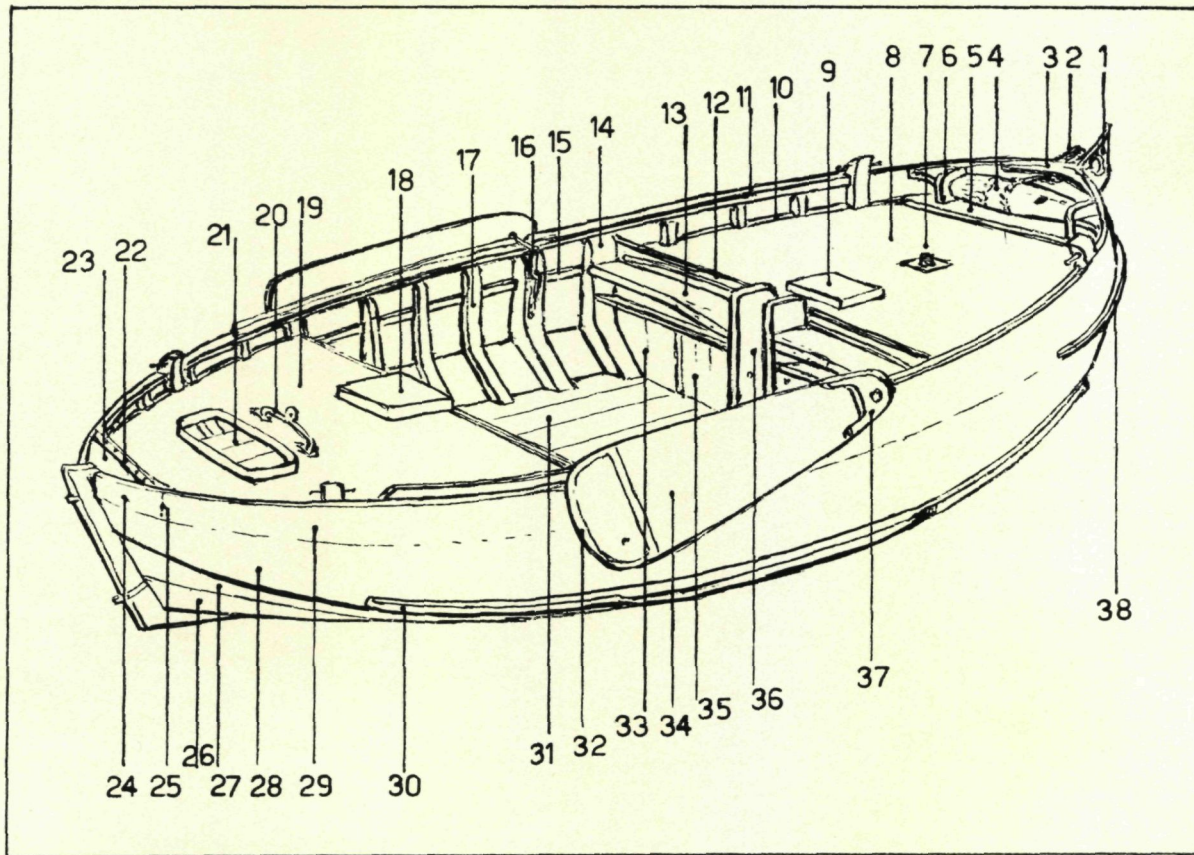
« De rol staat 25 dm achteruit binnenkant van de boeij en stevens achterkant koppen rol lank binnen de koppen 1 el 8 dm dik 8 dm en 5 1/2 duim met palbantje en boven ronde koppen boven de boeij kop dik 2 1/2 dm de bolders staan 1 el 28 1/2 dm uit de achterkant van de dogt knien en achterkant van de bolders

« De ronde van de voorplicht 6 dm Diepte van de pligt bij de dogt 5 3/4 dm

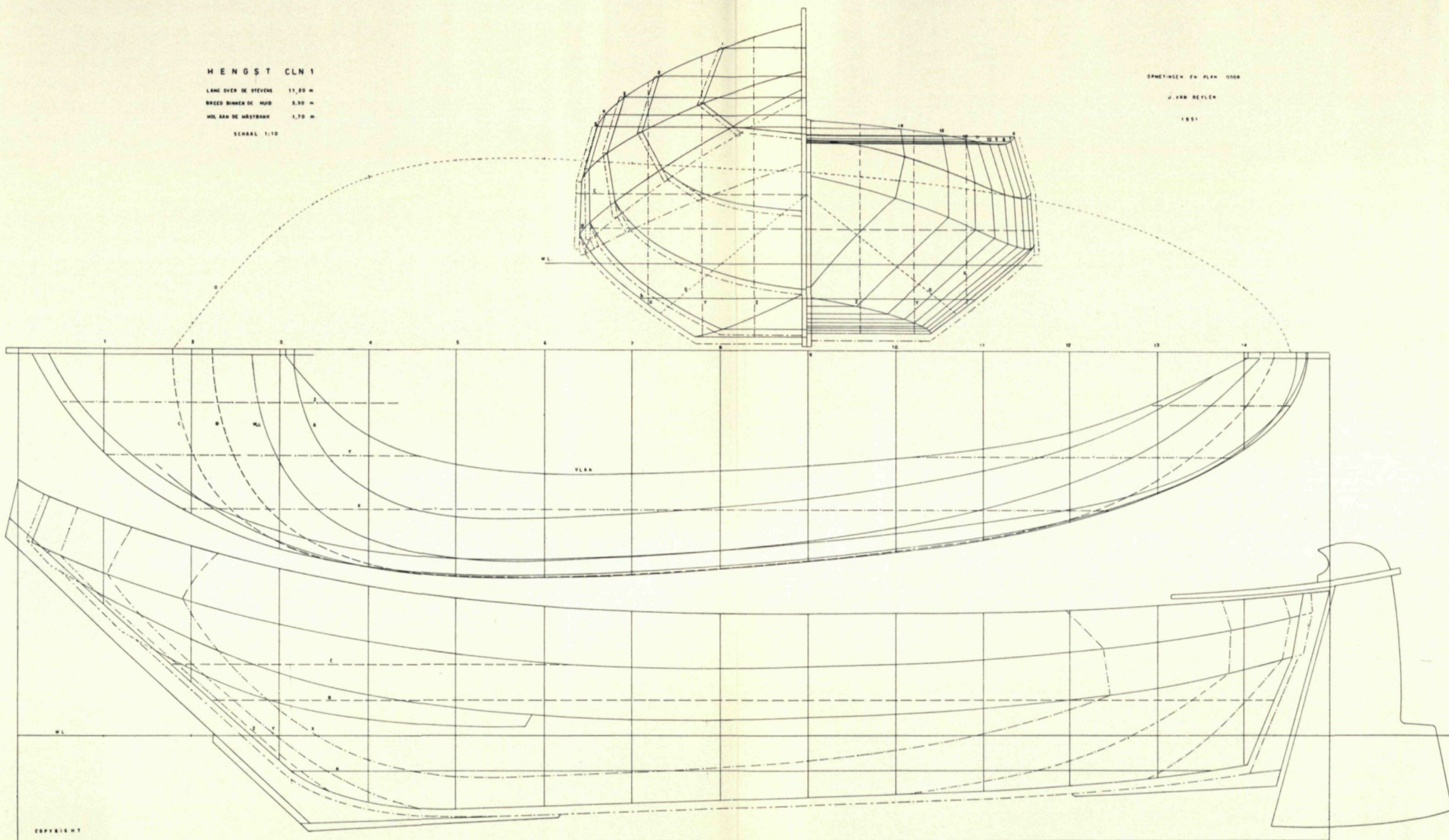
« Bovenkant van dek en bij de bolders 6 1/2 dm het luikgat staat 12 dm uit de binnenkant van schild en schild dik 2 dm en het is uit de binnenkant van de boeij 15 dm Voorstevens breed in geheel met stuk er boven op 16 1/2 dm en lank buiten de boeij en de Schuin volgens den naad van de Steve 11 1/2 dm. De voordogt knie breed 10 dm tot boven gelijk met de boeij en breed met de poot er bij 14 dm knie dik tegen den dolboom 7 dm en de kop boven 4 1/2 dm en in de nek van boord 11 1/2 dm en in de nek van kim 7 1/4 dm zwaardknie breed 7 dm dik tegen den dolboom 5 1/2 dm de kop 4 dm dik in de nek van boord 10 dm en in de kim nek 6 1/2 dm de andere knien 5 dm dik ook van 5 1/2 dm ook van 4 1/2 dm dik tegen den dolboom 4 dm de koppen 3 1/2 dm en in de nek van boord 9 dm en in de kim 6 dm

« Het Schot op de dogt van voor breed aan de kant 9 1/2 dm en dan het dek er op het schot 3 dm vooruit Oogte van de boorden van voor

- 1 kluut
- 2 kluis
- 3 kophout
- 4 rol
- 5 kleine plecht
- 6 rolkoppen
- 7 stoof
- 8 plecht
- 9 luik vooronder
- 10 vulling
- 11 potdeksel (beschietsel)
- 12 waterlijst
- 13 mastbank
- 14 zwaardknie
- 15 dolboom
- 16 zwaardknie met kelf
- 17 knie
- 18 luik beun
- 19 beun
- 20 overloop grootzeil
- 21 stuurbak
- 22 luiwagen
- 23 klap
- 24 zwaarstuk
- 25 stuik
- 26 zandstrook
- 27 boord
- 28 bovenboord
- 29 boeisel
- 30 berghout
- 31 buikdenning
- 32 half maan (ijzerbeslag)
- 33 schot
- 34 zwaard (schacht)
- 35 dievendeur
- 36 mastkoker
- 37 kop
- 38 boeghout

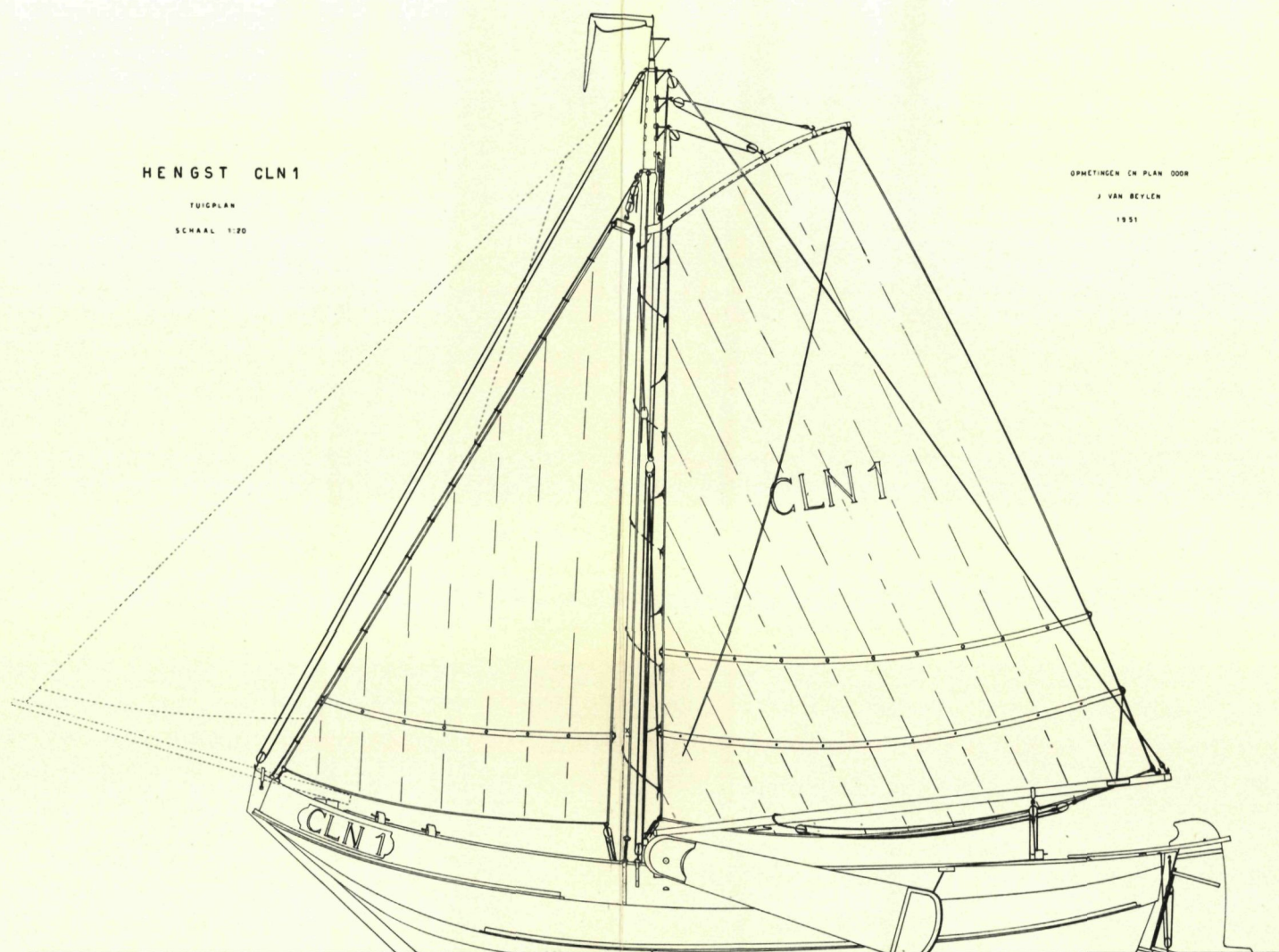


20. MAURICE SEGHERS, *de voornaamste onderdelen van een hengst met hun benaming.*



21. J. VAN BEYLEN, lijnenplan van een hengst naar opmetingen van een origineel, 1951.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S 55.13.1.



HENGST CLN 1

TUIGPLAN

SCHAAL 1:20

OPMETINGEN EN PLAN DOOR

J. VAN BEYLEN

1951

X IJZEREN STANG AAN EEN ZIDE (SB)
Y STAALORAD

23. J. VAN BEYLEN, tuigplan van een hengst naar opmetingen van een origineel, 1951.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S 55.13.1.

9 vt 6 dm onderboord hoog 6 vt 9 dm middelboord breed $1\frac{1}{2}$ el bovenboord breed 16 dm met land er al bijgerekend

« Van achter 3 vt 10 dm het bovenstuk van achter 6 dm breed onderboord hoog 31 dm onderboeij breed bij de stevens van achter 14 dm de bovenste berghoutjes lank van af de voorstevens 3 el dik $1\frac{1}{2}$ dm de onderste berghouten lank 23 vt dik $2\frac{1}{2}$ dm breed 4 dm Gaffel lank van af tegen de mast $8\frac{1}{2}$ vt het eerste oogtje 24 dm van de mast het tweede 4 vt $7\frac{1}{2}$ dm verder op boegspriet lank 13 vt riem lank 18 vt Giek lank 20 vt en $2\frac{1}{2}$ dm Zwaarden lank 9 vt $2\frac{1}{2}$ dm breed 1 el van het end 18 dm gemeten bij de kop 19 dm kop breed 14 dm elmstok lank 6 vt $4\frac{1}{2}$ dm dik 2 dm 4 dm breed van een zwaarpoot achter 7 dm en 16 dm van de dogt de andere poot staat 1 el achteruit van de dogt dik 4 dm weinig verkant en dan is daar het pligt met gelijk een stuk van 4 dm gelijk met de dolboom en tegen steven breed 12 dm en van boven nog een stuk 2 dm dik boven gelijk breed 12 dm. De achterdogt ligt boven kant dogt 1 dm hooger als de onderkant van de dolboom de dogt $5\frac{1}{2}$ en 3 dm voor dogt ligt bovenkant van de dogt met de bovenkant van de dolboom

« Mast lank in geheel 29 vt en 3 dm top lank 6 vt en 6 dm Oogbout 11 dm draagstoel 24 dm tweede 11 dm hooger dirkband 3 vt 3 dm boven het nommer

Kornelis Meerman ».

Aanvullend en teneinde de tuigage van een hengst nader te belichten vermelden wij hier ook nog een bladzijde uit het rekeningboek van de scheepsbouwer J. F. De Klerk te Kruispolder :

« 247

« Cornelius Sponsalee Schipper te Hontenisse Debiet aan J. F. De Klerk Scheeps Timmerman te Hontenisse wegens voor hem gemaakt een Nieuwen Huingst van 38 voet vlak ⁽³⁷⁾ voor de som van Zeventien Honderd en vijftig gulden om in September 1906 klaar te zijn

Zegge 1 7 5 0

Buiten accoord bij gekomen als volgt

1 gebogen Essen Gaffel met beslag lang 12 voet a 16 gl.	16 00
2 ijzere pompen met toebehooren a 3 gl per stuk	6 00
35 meter ijzer touw aan 1 steg en 2 hoofdtouwen a 30 ct	14 00

(37) Dit is een bijzonder groot schip. De doorsnee hengst was op het vlak tussen de 26 en de 32 voet lang.

13 stegleuvers a 10 ct 7 sluitings a 30 ct 5 wantaaken a 16 ct 5 gewoone kousen a 12 ct	5 80
4 groote talikousen aan de steg en in de hoofdtouwen a 35 ct	1 40
4 enkele beslage blokken voor zeilval en bovenste dirkblok 7 dm a 275 ct	11 00
1 Idem binnevalblok a 260 ct 1 dubbelen a 310 ct	5 70
2 Idem fokval blokken 6 1/2 dm a 250 ct 2 topnantblokken a 225 ct	9 50
1 dubbel schootblok met staard en Kovijnnagel a 4 gl 1 bovensten schootblok a 350	7 50
1 Enkelen dirkblok op de boeiing a 6 1/2 dm 250 ct 1 vioolblok a 10 1/2 dm a 375 ct	6 25
1 dubbelen halsblok a 250 ct 1 kraaileinblokje a 1 Gl	3 50
2 reefblokken a 1 Gl 2 Kopblokken a 75 ct 1 Vleugel met een ekken a 180	5 30
55 1/2 k° geteerd loopende want a 65 ct 29 K° 7 onsen leinwant a 70 ct	56 54
21 K° 1 soort paardelein a 75 ct 49 K° geteerd meinwant a 38 ct	34 37
1 K 4 onsen leintjens a 70 ct 1 bolbendel a 50 ct 7 k licht monel a 70 ct	6 38
	1938 24
25 meter gebruikten ketting a 10 Gl 1 anker van 36 k a 45 ct	26 20
20 meter nieuwen ketting a 90 ct per meter	18 00
1 kompas in houten kist a 780 ct	7 80
voor luiken Scheerhout Schilden en werkloon en looze boeien	39 00
4 1/2 rol prezendoek a 120 ct 4 1/2 pont prezen nagels a 25 ct	6 25 1/2
1 groote teerkwast a 75 ct 1 kleinen teerkwast a 25 ct	1 00
6 busjes verf a 40 ct 1 K Vernis a 1 Gl	3 40
voor zeilfok Kluiver en Jager en dekkleden	295 00
	2335 16 1/2
de Fok voor den boot 47 08	47 08

In practisch alle werken waarin over de hengst sprake is — dit zijn er weinige en steeds zonder veel bijzonderheden — leest men dat

de hengst een vaartuig is dat op de hoogaars lijkt op enkele kleine verschillen na. Dit is beslist een wanbegrip.

Men zou eerder moeten zeggen dat de hengst en de hoogaars enkele kleine overeenkomsten hebben, maar verder geheel verschillend zijn. Deze twee scheepstypen gelijken op elkaar door hun plat vlak — beide zijn platbodems — en door de indeling van het casco. Voor het overige zijn het twee volkomen andere typen. In de eerste plaats door hun silhouette. Verder door de plaatsing van het spantwerk en de vorm van de spanten, de wijze van beplanking, de roervorm, kortom door alles wat een schip « karakter » geeft.

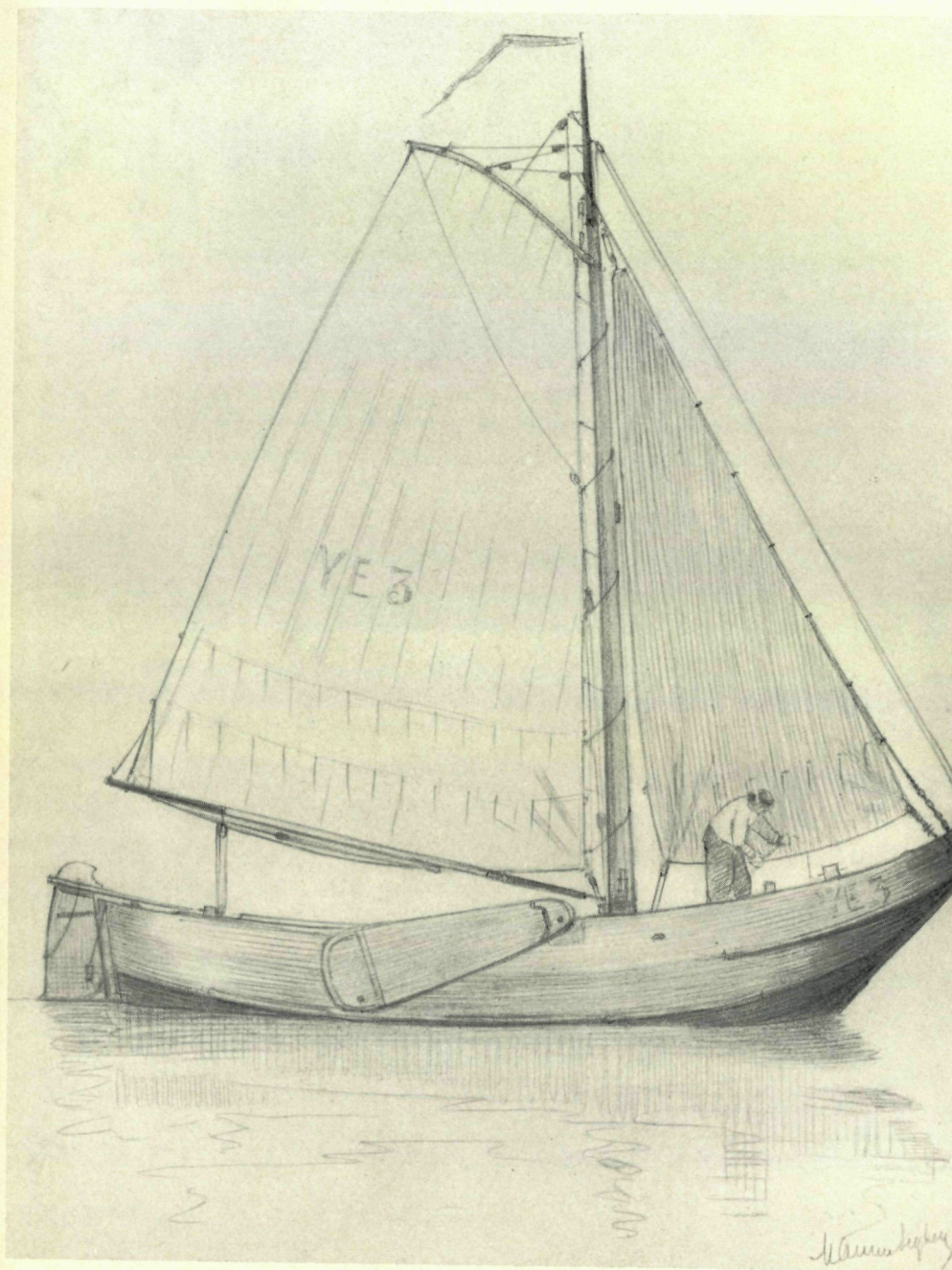
Zoals bij de hoogaars is het vlak van de hengst druppelvormig met de ronde zijde naar voor. Ook hier treft men de verschillende bouwwijzen van het vlak aan, waarbij dit al dan niet opgebrand wordt, hetzij matig, hetzij sterk, waardoor een ronde kim in het voorschip verkregen wordt. Bij de hengst is steeds een loefhouder en scheg onder het vlak aangebracht. Maar hier houden dan ook alle overeenkomsten op.

De stevens van de hengst hebben een andere helling dan bij de hoogaars : beide steiler. De voorstevens is bovendien aan de bovenkant verhoogd door een zgn. « kluit », waardoor dit deel aanzienlijk verbreed wordt, zodat voldoende ruimte voorhanden is om het breed boeisel te bevestigen. De kluit geeft aan de voorstevens een massieve indruk, geheel in tegenstelling met de scherpe, spitse hoogaars. De zeeglijn, die de voorstevens met de achterstevens verbindt heeft in het voorschip een diepere boog, waardoor de kop van de hengst hoger lijkt dan deze van de hoogaars. Meteen heeft men een geheel andere silhouette, die veel forser is dan deze van de elegant gestrekte hoogaars.

Het spantwerk van de hengst verschilt aanmerkelijk met dit van de hoogaars. Een spant wordt bij de hengst samengesteld uit twee knieën en een kalf. De knieën zijn uit één krommer gezaagd en worden niet verlengd door een klos, zoals bij de hoogaars. Tussen iedere twee spanten ligt maar één ligger, precies tussen beide in. Kussens worden bij hengsten doorgaans niet aangebracht.

Het hoekige beeld van de hengst wordt vooral onderstreept door de spantvorm en door het verloop van het berghout.

Bij de hengst is de vorm van de spanten veel afwisselender dan bij de hoogaars. Bij de hengst ligt het berghout — midscheeps — veel lager tegen het vlak. Op het grootspant is de lijn kim - berghout recht en vermits het berghout lager ligt, ook korter. Dit heeft voor gevolg,

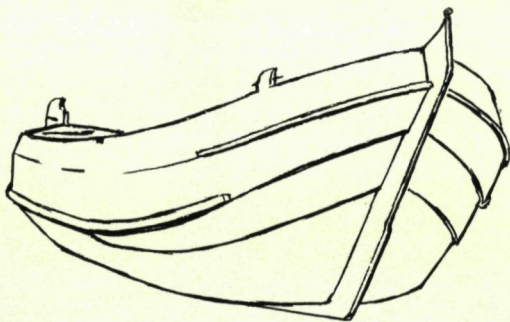


24. MAURICE SEGHERS, *hengst*, 1930.

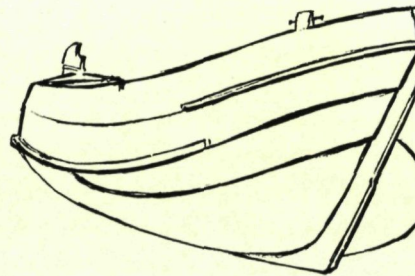
dat dit deel van de hengst met één plank kan gedicht worden, zij het dat deze dan ook de enorme breedte van 75 tot 100 cm kan bereiken ! Indien men niet altijd over dergelijke brede planken kan beschikken worden er twee boorden gebruikt, maar deze worden gladboordig naast elkaar gelegd. Om deze naad te versterken en omdat de spanten van de hengst gewoonlijk nogal breed uit elkaar staan, plaatst men nog extra knieën tussen de grote spanten. De knieën reiken echter maar tot aan de onderkant van het bovenboord en worden « zitters » genoemd. Op het grootspant is de lijn berghout - bovenkant boeisel niet recht maar vertoont een lichte knik naar buiten. Het boeisel helt slechts lichtjes naar binnen, in tegenstelling met de hoogaars waar dit boord sterk naar binnen valt. Boven het berghout is het boord uit twee planken samengesteld : het bovenboord en het boeisel. Beide planken liggen gladboordig naast elkaar, maar het bovenboord ligt overnaads op het daaronderliggende kimboord en het bekboord, waarover verder sprake is. De knik in het boord ondergaat naar achter toe slechts weinig verandering. Enkel in de achterboegen wordt hij iets meer uitgesproken. In het voorschip wordt de knik steeds scherper om tegen de voorsteven ongeveer een rechte hoek te vormen. Het bovenboord zwaait gaandeweg naar binnen en valt overnaads en in hetzelfde plan op het bekboord. Het boeisel behoudt dezelfde breedte en valt tegen de kluit.

In de boegen van het voorschip, kan men onmogelijk de romp dichten met het zelfs zeer brede kimboord. Er blijft altijd een spie open tussen de bovenkant van het kimboord en de onderkant van het onderboord. Deze spie wordt gedicht door een bekboord, dat tegen de voorsteven dezelfde breedte van een normaal boord heeft, maar ter hoogte van het grootspant nog slechts enkele centimeter breedte heeft. Bij oudere hengsten werd dit bekboord overnaads op het daaronder liggende kimboord gelegd. Bij de nieuwere schepen werd het gladboordig geplaatst, maar ook weer met een duidelijk zichtbare knik op de naad. Omdat het kimboord, zoals bij de hoogaars, op een zeker punt van het vlak naar boven zwaait tegen de steven, blijft ook hier een « sol-datengat » open. Deze driehoekige ruimte wordt zoals bij de hoogaars, gladboordig beplankt.

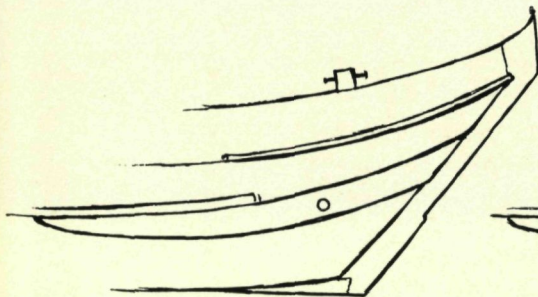
De vorm van het spantwerk maakt ook een bijzondere schikking voor het berghout noodzakelijk. Waar de uiterste punten van de om-treklijn van even voor de mast tot aan de stuurkuip op de onderkant van het bovenboord liggen, verplaatsen deze punten zich naar de naad tussen bovenboord en boeisel van even voorbij de mastbank af. Bijgevolg laat men het berghout verspringen op de stootpunten. Te



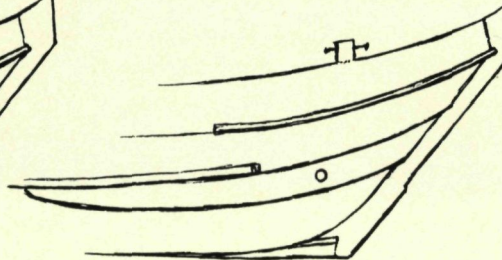
1



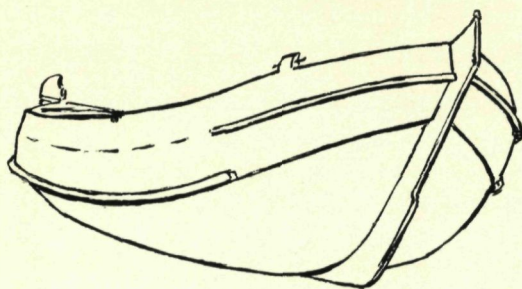
2



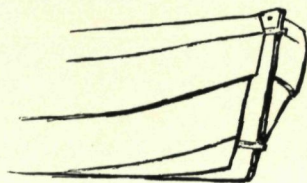
3



4



5



6

25. MAURICE SEGHERS, *verschillende bouwwijzen bij de hengst :*

- 1 met licht opgebrand vlak
- 2 met rond opgebrand vlak
- 3 profiel van 1, gebouwd met bekboord (°)
- 4 profiel van 2, gebouwd met bekboord (°)
- 5 met rond opgebrand vlak zonder bekboord (gladboordig onder bovenboord)
- 6 achterschip.

beginnen achter de boegen van het voorschip wordt het berghout op de onderzijde van het bovenboord gelegd. Het eindigt in de boegen van het achterschip. Het tweede deel van het berghout vangt aan in de helft van het voorschip en ligt op de onderkant van het boeisel tot tegen de voorsteven. Men spreekt hier niet meer van een berghout, maar van een « boeghout ».

Oudere hengsten hadden ook een dolboom. Deze lag zoals bij de hoogaars onder de spanten tegen de binnenkant van het boord, maar niet op dezelfde plaats. Bij de hoogaars volgt dit verbanddeel de gehele naad tussen het bovenboord en het boeisel. Bij de hengst ligt deze dikke lat op de naad die gevormd wordt tussen het bovenboord en het boeisel. Hengsten van jongere datum hebben helemaal geen dolboom.

Een bijzonderheid, die men slechts op hengsten aantreft is het boogvormig uitsnijden van de achterkant van de voorplecht. De dekplanken laat men hier over de mastbank schieten en worden dan in een boog uitgesneden. Het midden van de boog ligt tegen de mastkaken en de uiteinden ervan stoten tegen de zwaardknieën. In de dekplanken, die nabij deze knie boven het ruim vallen, wordt een opening gemaakt voor het plaatsen van de pompen.

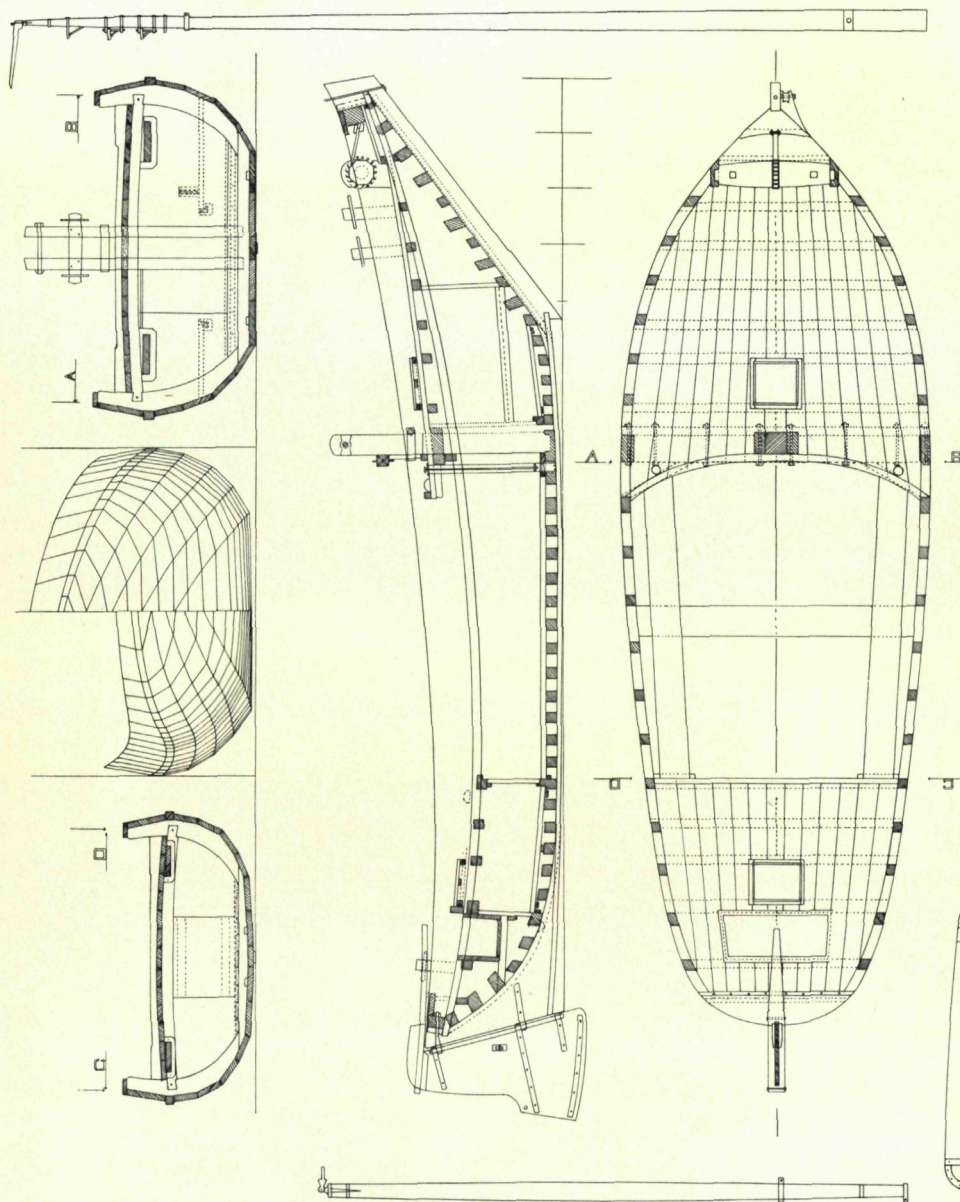
In de werfboeken van J. F. De Klerk te Kruispolder wordt deze toepassing speciaal vermeld :

« buiten accord volgens opgaaf bijgekomen als volgt voor het doortrekken van de Pligt met kromme waterlijsten 10 gl. »

Deze bijzonderheden van de hengst tonen duidelijk aan dat dit schip vrij sterk van de hoogaars afwijkt in talrijke punten, in zoverre dat practisch niet meer van enige gelijkenis kan gesproken worden. Een blik op de plans van beide scheepstypen is voldoende om dit te onderstrepen.

De lemmerhengst.

Dit schip is een kruising tussen een hengst en een lemmeraak. Het ontstaan ervan is te zoeken in de vaart op de Zuiderzee voor het ophalen van mosselzaad. De Zeeuws-Vlaamse hengstschippers leerden hier de lemmeraak kennen als concurrent. Want ook de schippers van Bruinisse haalden mosselzaad op, meestal met lemmeraken, ook lemmerjachten of kortweg jachten genoemd. Er werd toen vastgesteld dat de ongeladen hengst de gelijke was van de lemmeraak, maar dat deze op de terugweg de geladen hengst achter zich liet. Dit betekende dat



26. Plan van een lemmehengst afkomstig van de scheepswerf J. F. De Klerk te Kruispolder, omstreeks 1900.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^r A.S.



27. MAURICE SEGHERS, *lemmerhengst*, 1930

deze lemmeraken vroeger op de markt toekwamen met het mosselzaad wat een wezenlijk voordeel was. Men trachtte nu de voordelen van de lemmeraak — de snelheid — te koppelen aan de voordelen van de hengst — de platbodem die gemakkelijk kon droogvallen. Hieruit ontsproot de lemmerhengst, d. i. een hengst met een rond achterschip van een lemmeraak. Maar er werden nog andere aanpassingen doorgevoerd in de bouwwijze. Het tweedelige berghout van de hengst werd vervangen door een doorlopend berghout zoals bij de lemmeraak. Het ligt in zijn geheel ook hoger en is aanzienlijk smaller dan bij de gewone hengst, terwijl het ook een grotere helling naar binnen heeft. Ook de spantvorm is dus gewijzigd. De lijn kim-berghout is langer en staat veel boller dan bij de gewone hengst. Bovendien is de beplanking overal gladboordig.

Bij de meeste lemmerhengsten werden tussen de normale knieën ook nog zitters aangebracht, die eindigden ter hoogte van het berghout, terwijl de andere knieën normaal doorliepen tot aan de bovenkant van het boeisel.

Ook de roervorm werd dikwijls veranderd en vele lemmerhengsten hadden een roer met een klik van een lemmeraak.

De lemmerhengst ontstond rond de eeuwwisseling, en werd ook « jachthengst » genoemd. In 1899 werd bij de werf. J. F. De Klerk de eerste lemmerhengst gebouwd en dit mag als één van de eerste, zoniet als de eerste van dit soort aangezien worden.

De Zeeuwse schouw.

Een typisch vissersvaartuig, dat men tot voor enkele jaren op de Zeeuwse stromen kon zien varen was de Zeeuwse schouw, ook gekend als de Tholense of Bergense schouw, soms genoemd schouw van Philippine. De schouw is steeds een schip dat volgens de aakbouwwijze gebouwd is

Er is reden om aan te nemen dat de aakbouwwijze één van de oudste methodes was om een schip te bouwen. Egyptische schepen werden al gebouwd met een hoog boven het water oplopend vlak en de duizend jaar oude Chinese junken werden gebouwd zoals onze latere schouwen. In de Middeleeuwen wordt de naam bij ons bekend al hoeft dit niet te betekenen dat de toenmalige « scoude » er precies uitzag, als de 19^e en 20^e eeuwse schouw (cfr. 16^e eeuwse hoogaars). Een feit is dat in de Tolreglementen voor de scheepvaart op het Zwin, uit de

15^e eeuw de schouw genoemd wordt : « Een pleyte of scoude, kogghe-scip, zeylscoude, barke, enz... » (38).

De «scoude» wordt eveneens genoemd naar aanleiding van het heffen van belastingen als gevolg van de St. Elisabethvloed in 1404 (39). In het landboek van Nevele (1685) wordt het vaartuig eveneens ver-noemd. Tot na 1790 vervoerden deze schepen goederen van Gent naar Nevele langs het « Nevelsvaardeke » (40).

Op Middeleeuwse miniaturen en zegels worden ook vaartuigen afge-beeld die naar het principe van de aak gebouwd werden zoals de Zeeuwse schouw (41).

Bij W. à Winschooten (42) wordt de schouw als volgt vermeld : « ten andere betekent schouw een praam : waar van een modderschouw en in het besonder, daar men paarden en waagens meede over een waater, of rivier set, en ook een pont genaamd werd : de Leienaars hebben de gewoonte, dat sij de plaats, daar een schouw leit bij uit-neementheid noemen het schoutje en in het besonder het Haagse schouw : wij lieten ons aan het Haagse schoutje oover setten, enz. ».

Fop Jansz Smit (1775-1789) vermeldt de schouw andermaal : « 1777 Een royschouw voor 39-0-0 ».
« 1777 17 Januari een schouw voor 51-0-0 », waaruit weer blijkt dat er varianten voorkwamen.

G. Groenewegen (43) beeldt in zijn reeks tekeningen eveneens een Zeeuwse schouw af onder de titel « Garnaat of botvissertje » wat be-wijst dat het vissen van bot toen ook al, zoals later, door de schouw gedaan werd.

De benaming schouw wordt voor vele verschillende vaartuigen gebruikt. Behalve de Zeeuwse schouw kennen wij nog de Friese schouw, de Enkhuizer schouw, de Beyerlandse schouw, de zeeschouw, de melk-schouw, de roeischouw, de veerschouw, de schietschouw, de Hollandse

(38) H. Q. JANSSEN & J. H. VAN DALE, *Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis inzonderheid van Zeeuwsch Vlaanderen*. Middelburg, 1860. Deel V, blz. 25.

(39) M. K. E. GOTTSCHALK, *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen*. Assen, 1955-1958, blz. 207.

(40) Inlichtingen verstrekt door de heer A. Janssens, werkleider van de Ver-zameling en Archief voor plaatselijke geschiedenis en folklore van Nevele (Oost-Vlaanderen).

(41) PAUL HEINSIUS, *Das Schiff der Hansischen Frühzeit*. Weimar, 1950, blz. XIII, blz. 15, passim.

(42) W. à WINSCHOOTEN, *op.cit.*, blz. 238.

(43) G. GROENEWEGEN, *op.cit.*, 7e catern, plt G 3.

boot, enz. Volgens N. Lelong ⁽⁴⁴⁾ zou men de schouw ook « vletter » genoemd hebben. Al deze schepen verschillen met elkaar in gebruik, constructie en onderdelen, maar hebben alle de aakconstructie gemeen.

De Zeeuwse schouw is nu volkomen verdwenen. In 1944-1945 hadden nog 5 schouwen Philippine als thuishaven ⁽⁴⁵⁾. Het laatste exemplaar, de PI 14, lag opgesloten in de verzande haven en werd gesloopt bij het dempen ervan. In Tholen verdween de laatste schouw voor de botvisserij in 1950. Het wrak ervan heeft geruime tijd op de dijk van de Eendracht gelegen, waardoor enkele waardevolle gegevens konden verzameld worden. In Bergen op Zoom lag in 1952 nog een zeer oude schouw in de haven, die na de stormvloed van 1953 verdwenen was doch slechts in 1958 gesloopt werd ⁽⁴⁶⁾. Een enkel exemplaar dat nog in de vaart is als pleziervaarttuig is al wat van dit scheepstype overgebleven is.

Over de bouwplaatsen van de schouw zijn wij slechts schaars ingelicht. Voortgaande op een foto werd wel eens een schouw gebouwd te Arnemuiden bij Meerman. In de werfboeken komt dit vaarttuig echter niet voor, zodat het ook een herstelling kan geweest zijn. Wel treffen wij in deze documentatie een ruim aantal « schieschouwen » (schiet-schouwen) aan. De grootste hiervan was 24 voet lang. Het betreft hier open boten van het schouwtype die gebruikt werden voor de visserij en het goederentransport.

Dit soort schouwen wordt als volgt beschreven :

« 1869

« Een Nieuwe Schieschouw gemaakt voor Schipper G. Larooij van Gorishoek voor de som van honderd tachtig Gulden Zegt 180 f met de Smit er bij 158 (sic).

« Vlak lank 26 vt 3 dm voorend lank 9 vt achterkant van de dogt achterend lank 5 vt 10 dm voorkant van de achterdogt ruim Lank 11 vt 3 1/2 dm 6 knien in ruim 4 van voor 2 van achter zwaarknie uit de dogt 16 1/2 dm knien 3 dm dik zwaarknie 3 1/2 dm. Opgebrand is hij lank 24 vt vlak breed van voor in oos 4 vt 4 1/2 dm van achter voorkant van de achterdogt 3 vt 8 dm breed Diep over zijn koppen van voor in oos 3 vt 6 1/2 dm van achter voorkant van de achterdogt 3 vt 2 1/2 dm vlak breed van voor aan bovenend 13 dm van achter

(44) N. LELONG, *op.cit.*, blz. 30.

(45) Formulieren van aangifte, Stadhuis Philippine.

(46) Formulieren van aangifte Hoofdcommissariaat van Politie te Bergen op Zoom. Deze schouw was de BZ 1, gebouwd in 1830.

aan bovenend 13 dm breed onder de koppen gemeten Oogte van de onderboorden van voor uit de achterkant van de voordogt 7 vt 3 dm oogte van achter van onderboord uit de voorkant van de achterdogt 4 vt 5 1/2 dm Onderboord breed van voor in oos 12 dm 1 1/2 te smal Vlak breed van voor op het onderboord aan de binnenkant 26 dm van achter op dezelfde oogte 19 1/2 dm. Diep op zijn dolboom van voor in oos 22 dm van achter voorkant van de achterdogt diep op zijn dolboom 21 dm onderste kop breed van voor 14 dm van achter 13 dm breed breed op zijn dolboom van voor in oos 6 vt 3 dm van achter voorkant van de achterdogt 5 vt 8 dm diep over zijn boeijen van voor in oos 29 dm van achter aan de voorkant van de achterdogt 25 1/2 dm boei breed van voor in oos aan de binnenkant 7 dm van achter voorkant van de achterdogt 6 dm
Zwaarden lank 6 vt 9 dm van achter breed 21 dm bij de kop breed 12 dm de kop breed 9 dm »

Bij Van Duivendijk te Tholen bouwde men volgens de werfboeken — die echter niet volstrekt volledig zijn — in 1885 of 1886 een schouw voor schipper Van Dort van Bergen op Zoom.

In Bergen op Zoom zelf bestond sedert 1698 een scheepswerf die in 1905 verdween. Het is jammer genoeg niet na te gaan welk soort schepen hier gebouwd werden.

De laatste schouwen die in de vaart waren werden alle gebouwd te Paal bij Verras en te Kruispolder bij De Klerk. Bij Verras liep de laatste schouw van stapel in 1935 en zij was bestemd voor Philippine (PI 56). Een andere was in 1912 gebouwd (PI 23) (47).

In de werfboeken van J. F. De Klerk te Kruispolder lezen wij enkele bijzonderheden :

« Ontvangen van Hubert Gregoire te Antwerpen de som van Een Honderd Vijfennegentig Frank ter Voldoening wegens verkoop van een Schouwtjen of Roeiboot voor de som van Een Honderd acht en Dertig frank en acht en twintig centimen de Overige gelden worden beschikt op Rekening van den Nieuwen Vijfkniejer.

« Gegeven te Kruispolder den 5 Augustus 1886
aan Sebastiaan de Smet. »

Een andere vermelding die ons enkele bijzonderheden over de constructie, de kostprijs, dagloon e.a. geeft, luidt als volgt :

(47) Formulieren van aangifte, Stadhuis Philippine.

« 73

« Pieter de bruin Debiet aan J.F. De Klerk te Kruispolder wegens Timmeren aan zijn Vaartuig genaamd een Schouw den 31 October tot en met den 27 November 1888 Als volgt

Het rest van April 1881 volgen Nota	34 47
Op bovenstaande als volgt	
112 voet Eiken 2 dm blijvens aan 2 zandboorden en 1 vlak-punt a 42	51 24
6 gebruikte kniejen a 1.60 ct 5 dito klossen a 80 ct	13 60
5 Olmen kniejen a 1.50 ct 3 Olmen klossen en 1 dito stuk scheg a 50	9 00
2 Olmen liggers a 2.30 ct en 4 dito kalvers a 20 ct 2 olmen bolders a 60 ct	4 60
1 Olmen agter gebint a 3.75 ct 1 agteroet en 1 breedden ligger a 1.85 ct	7 45
1 Olmen voorsteven a 4 gl 1 dito luiwagen a 40 ct	4 40
56 Voet olmen 2 dm aan berghouten en stukken in de boeing en roer a 22 ct	12 32
46 Voet denne 5 kw kist deel aan kantstukken in de buiting a 13 ct	5 89
2 beste vlotdeelen aan 2 middel Planken a 125 ct	2 50
12 voet denne agterdeel aan 2 beunschelen en een stuk op het Schot a 7 ct	84
50 bosjes riet a 4 ct voor houtnagels 25 ct helling 80 ct	5 30
2 stoop teer a 35 ct 5 bossen mos a 50 ct 7 klaauwen werk a 45 ct	4 10
51 Pont nagels a 20 ct 9 Pont Pek a 20 ct	12 00
60 dagen gewerkt a 1.30 ct Zegel voor kwitantie 5 ct	78 05
tezamen	245 76
1 gebogen Essen Gaffel en gemaak 9 Voet a 1 Gl	9 00
	254 76

En hier volgt nog een vermelding :

« Rammeloo Kusse Debiet aan J. F. de klerk wegens voor hem gemaakt en geleverd een nieuw vaartuig model schouw 3 Juli 1911 wegens overeenkomst voor de som van zeven Honderd vijf en zeventig gulden. »

Men kan zich de vraag stellen waar de benaming « Bergense » of « Tholense » schouw vandaan komt. Voor zover aan de hand van de bestaande schepen kon vastgesteld worden, was het mogelijk twee varianten te identificeren, waarbij evenwel niet kon bepaald worden welke van de twee een Bergense of een Tholense schouw zou zijn, en waarom. Men spreekt inderdaad altijd van een Bergense of Tholense schouw, waarmede men blijkbaar een zelfde type aangeeft. Het vermoeden dat deze twee bepalingen geen enkel verschil aanduiden werd ten andere onderschreven door de Tholense scheepsbouwer Van Duivendijk. Merkwaardig echter is dat men in de geschreven bronnen betreffende de schouw, waarvan wij hierboven de voornaamste vermeld hebben, steeds over de «schouw » zonder meer spreekt, in tegenstelling o.a. met deze over de hoogaars, waar men verduidelijkt « Arnemuidense », « Kinderdijkse », « Oostduivelandse ».

Er zijn geen gegevens voorhanden, althans niet bekend, waaruit men zou mogen besluiten dat Tholen de plaats van herkomst zou kunnen zijn van het type. Immers, uit de werfboeken van de enige in aanmerking komende scheepswerf ter plaatse blijkt, dat er sedert 1886 slechts één schouw zou gebouwd zijn. Laat er nog een stuk of wat exemplaren niet ingeschreven zijn, zulk klein aantal kan toch geen reden zijn om van een « Tholense » schouw te spreken. Of staat men hier weer voor een eenvoudige aanduiding van de thuishaven, waar inderdaad een aantal schouwen ingeschreven waren.

Verder staat vast, dat practisch alle nawijsbare bouwplaatsen in Zeeuws-Vlaanderen gelegen waren, met Philippine als voornaamste thuishaven.

Met betrekking tot Bergen op Zoom kan men slechts een hypothese naar voor brengen, waarvoor tot nog toe geen bewijzen te geven zijn. Het blijft mogelijk, dat de « Bergense » schouw inderdaad te Bergen op Zoom gebouwd werd en wel op de verdwenen werf van Engel Ros, waarover in het hoofdstuk « Werven » nadere bijzonderheden verstrekt worden. Want ook Bergen op Zoom was een thuishaven van schouwen. Tholen echter moet, zoals uit de beschikbare bronnen blijkt, reeds in de 17^e eeuw een behoorlijke vissershaven geweest zijn, en het lijkt onwaarschijnlijk dat er geen scheepswerf zou geweest zijn. Aanwijzingen hierover zijn echter niet bekend. Waren de door Smallegange genoemde « mosselscheepjes » van Tholen misschien schouwen die in Bergen op Zoom gebouwd waren, omdat op dit ogenblik in deze stad de dichtbijzijnde scheepswerf bestond? Het aanduiden van deze schouwen van Tholen kan gaandeweg tot de benaming Tholense schouw

geleid hebben. Wat er ook van zij, in afwachting dat van de Bergense of Tholense schouw een betere omschrijving kan gegeven worden, en mede de benaming van andere soorten schouwen in aanmerking nemend, lijkt het ons meer verantwoord van de Zeeuwse schouw te spreken.

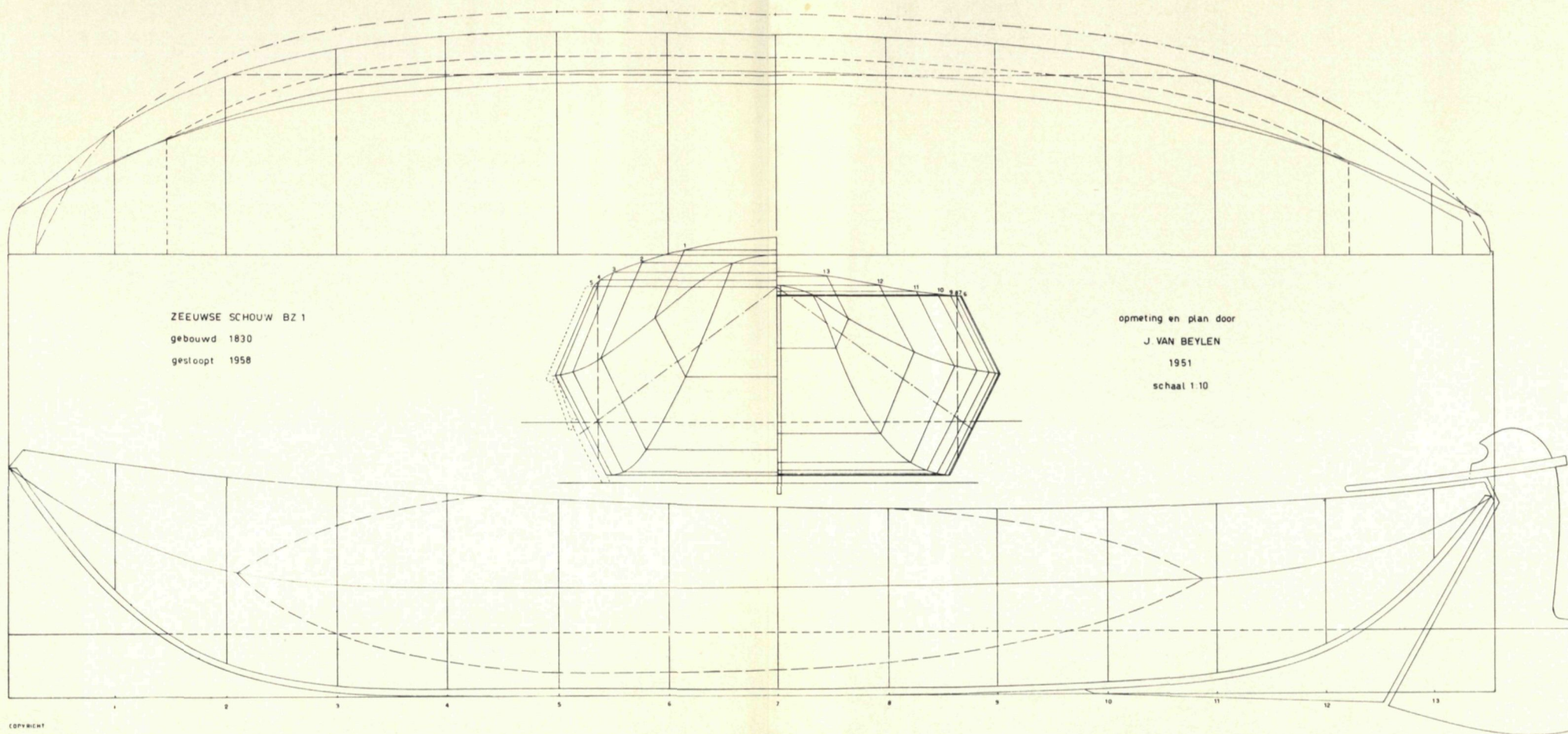
Uit de weinige beschikbare gegevens blijkt, dat dit soort vissersvaartuig in Nederland een weinig bekend schip is. Het feit dat er de laatste jaren nog slechts enkele in de vaart waren zal hier zeker niet vreemd aan zijn ⁽⁴⁸⁾.

Zoals terloops vermeld werd de schouw volgens de aakbouwwijze gebouwd. Deze bouwwijze is eenvoudig, weinig bewerkelijk en dus goedkoop.

Op het eerste gezicht kan men de Zeeuwse schouw erkennen door het verloop van de lijnen die in voor- en achterschip samenlopen. Het vlak in voor- en achterschip is sterk omhooggebrand en loopt hoog op boven het wateroppervlak tot aan de uitersten van het vaartuig. Deze uitersten vormen — bij wijze van spreken — de voor- en achtersteven. Principieel is er echter geen werkelijke steven voorzien, behalve in het achterschip waar een scheg aangebracht is voor de ophanging van het roer. De boorden van de romp vallen met de koppen niet tegen de gebruikelijke steven maar liggen met elk raakpunt tegen de zijkant van het vlak, waardoor meteen het casco van het schip gevormd is. Het oplopend deel van het vlak wordt « heve » genoemd. In de heve, waar de planken van het vlak en deze van het boord samenkomen, wordt het gehele vlak gedubbeld door kussens. Het boord van een schouw is steeds overnaads gelegd en bestaat uit twee of drie boorden. De boorden van een schouw hoeven weinig bewerking en omdat ze weinig bocht hebben zowel in de langs- als in de dwarsrichting, kan men betrekkelijk rechte planken gebruiken. Ze hoeven weinig gebrand te worden. Mede door de eenvoudige spantvorm en de gemakkelijke constructie ligt hierin de oorzaak van de goedkope bouwwijze.

De kimmen van een schouw zijn over de ganse lengte hoekig. De spantvorm lijkt midscheeps ook zeer sterk op deze van de hoogaars,

(48) De schouw wordt slechts in enkele publicaties vermeld : E. VAN KONIJNENBURG, *L'architecture navale depuis ses origines*. Brussel, 1895-1905, met een weinig nauwkeurig plan in deel III, pl. 88, fig. 133. Verder in : H. C. A. VAN KAMPEN & H. KERSKEN, *Schepen die voorbijgaan*. Amsterdam, 1927, met een vrij nauwkeurig, doch schetsmatig plan. M. SEGHERS & R. DE BOCK, *op.cit.*, blz. 77, plt 39 geven een goede afbeelding en bijzonderheden. M. LELONG, *op.cit.*, blz. 30, vermeldt terloops de schouw.

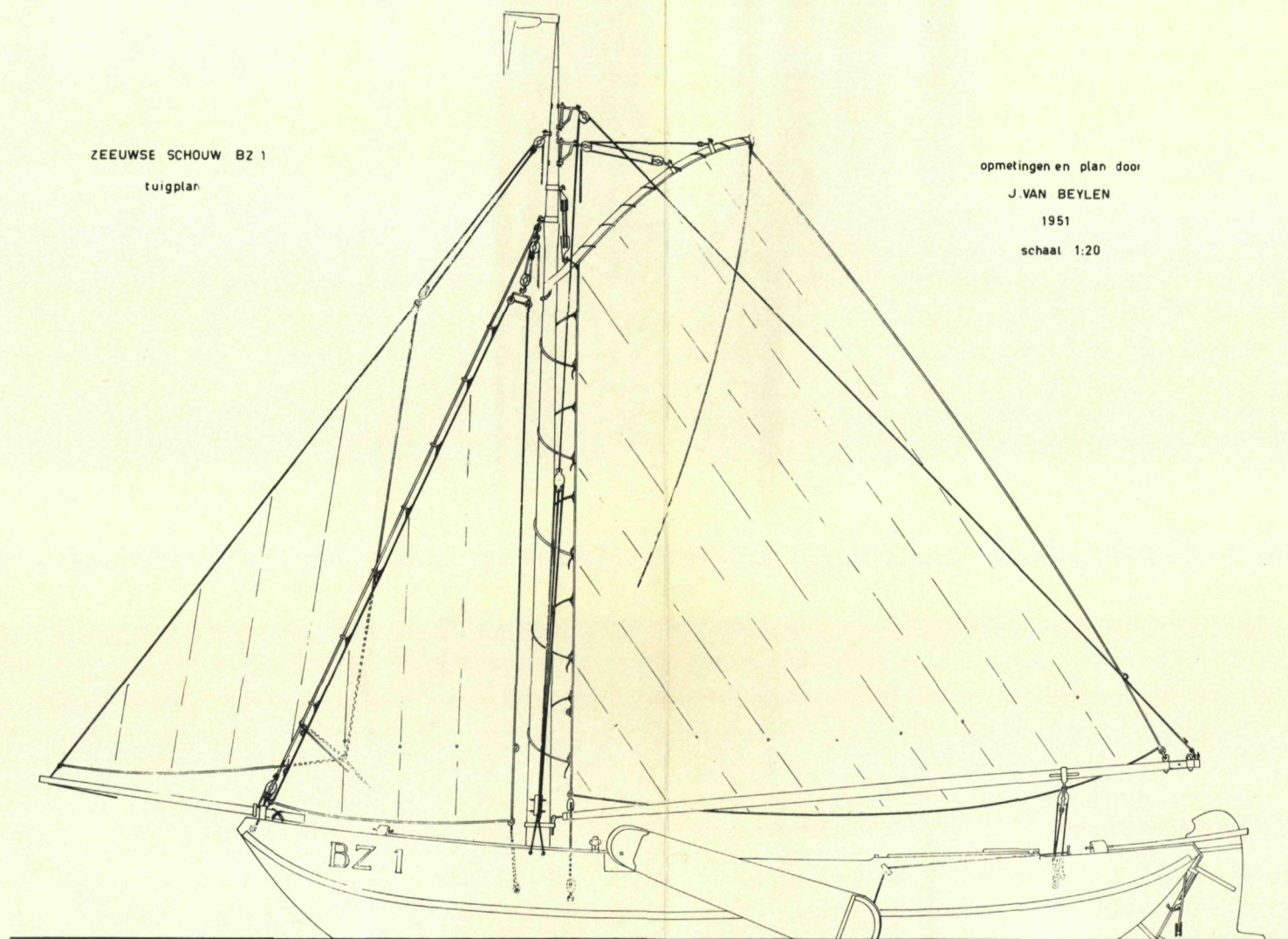


28. J. VAN BEYLEN, *lijnenplan van een Zeewse schouw naar opmetingen van een origineel, 1952.*

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S. 54.56.1.

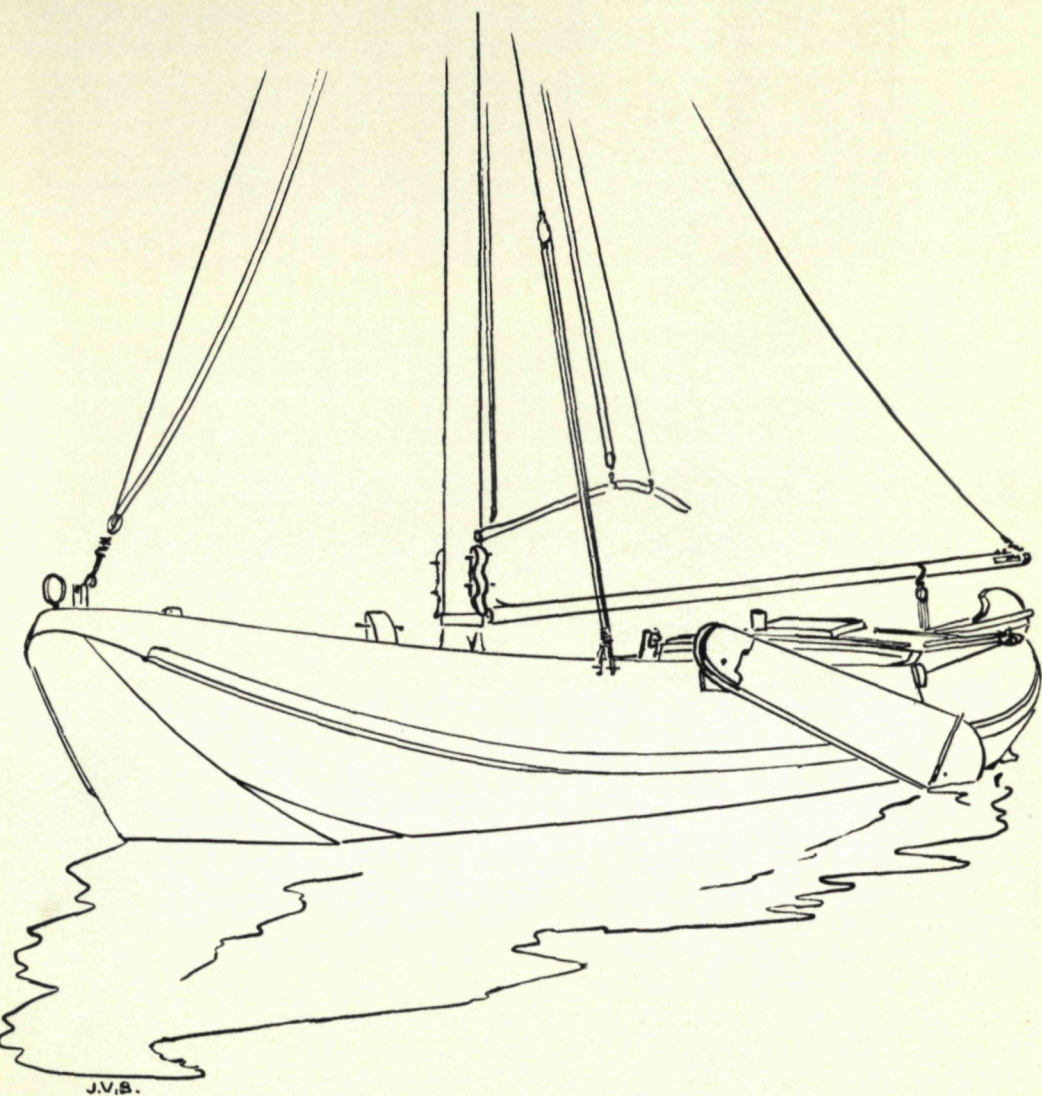
ZEEUWSE SCHOUW BZ 1
tuigplan

opmetingen en plan door
J. VAN BEYLEN
1951
schaal 1:20

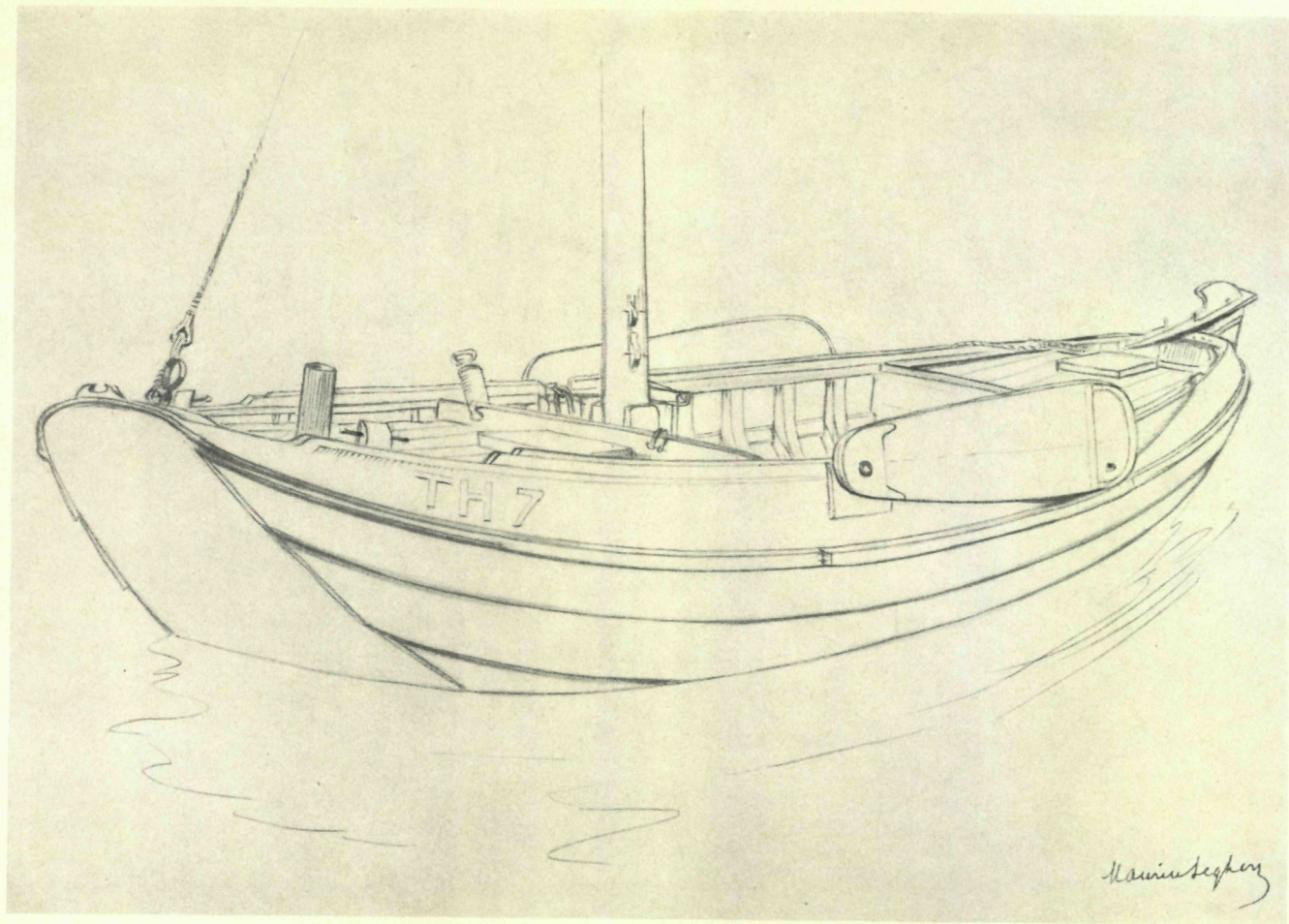


30. J. VAN BEYLEN, *tuigplan van een Zeeuwse schouw naar opmetingen van een origineel*, 1952.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^r A.S. 54.56.1.



31. J. VAN BEYLEN, *Zeeuwse schouw, beplankt met twee boorden*,
1952



maar blijft over de ganse lengte van het schip dezelfde symmetrische figuur behouden. Ook de samenstelling van een spant is dezelfde als bij de hoogaars.

Het berghout van sommige schouwen ligt betrekkelijk laag, waarbij men dan slechts twee onderboorden gebruikt, terwijl bij schouwen waar het hoger ligt, drie boorden gebruikt worden. Het boeisel is in het eerste geval breed, in het tweede smaller. De ruimte in de schouw is ingedeeld volgens het klassieke patroon van de andere Zeeuwse schepen, inbegrepen de constructie met stuurkuip of met doorgetrokken achterdek.

Andere onderlinge verschillen kon men in de constructie terugvinden. Sommige schouwen hadden afwijkend wel een voorstevén, die echter constructief vals was. Deze voorstevén, die men eerder loefhouder moet noemen, was niet in de romp gebouwd, maar gewoon tegen de buitenkant van het vlak geplaatst. Constructief had deze balk dus geen enkel nut ⁽⁴⁹⁾. Andere schouwen hadden een rond achterschip en men zou ze in navolging van de hoogaars en hengst met rond achterschip een « lemmerschouw » kunnen noemen.

Zoals bij de hoogaars en de hengst hadden de laatste schouwen ook een vast voordek. Dat ook hier soms een losse voorplecht voorzien was werd bewezen door een exemplaar dat wij in Bergen op Zoom opmerkten. Een andere bijzonderheid aan dit schip was, dat het een neerklapbare mast had, die door middel van een lier kon neergelegd worden. Het systeem van deze lier stemde vrijwel overeen met dit beschreven voor de hoogaars en was ook ingebouwd in de voet van de mast en de mastkaken.

De tuigage van de Zeeuwse schouw was een gewoon bezaantuig, dat zich echter van de andere soorten onderscheidde door de plaatsing van de mast. Deze stond zeer ver naar voor, zodat men een kleine fok en een groot bezaanzeil verkreeg. De plaats van de mast was iets minder dan 1/3 van de scheepslengte, waar dit bij de hengst en de hoogaars ongeveer 2/5e was.

Volledigheidshalve dienen wij ook nog te vermelden, dat de Zeeuwse schouw ook als veerschip gebruikt werd en ook evenals de andere Zeeuwse schepen als vrachtschip naar België vaarde ⁽⁵⁰⁾.

(49) Zie uittreksel uit het rekeningenboek van J. F. De Klerk, Kruispolder, op blz. 166 : « 1 Olmen voorstevén... ».

(50) M. SEGHERS & R. DE BOCK, *op.cit.*, blz. 77.

De veerdienst van Veere naar Kamperland werd jarenlang met een schouw volbracht. Volgens het verhaal van Philippinse vissers had dit schip de reputatie alle weersomstandigheden te kunnen trotseren.

In de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen bevindt zich ook nog een 19^e eeuwse model van een beurt-schouw voorzien van een ruim met luiken en een roef met banken voor passagiers.

Opmerkelijk is, dat de laatste schouwen nooit met een motor uitgerust werden. Zij zijn ontsnapt aan de verbastering die het karakter van de meeste andere vissersschepen zozeer verminkt heeft. De schouw is van onze wateren verdwenen zonder concessies te doen.

De boeieraak.

Dit Zeeuws vissersvaartuig is zo mogelijk nog zeldzamer en nog minder bekend dan de Zeeuwse schouw. Bronnen betreffende het schip zijn dan ook uiterst schaars. Oudere afbeeldingen of vermeldingen zijn ons niet bekend. Eerst op het einde van de 19^e eeuw treffen we het schip aan op enkele foto's van de Zeeuwse wateren, o.m. te Yerseke en Terneuzen. Op een potloodtekening van omstreeks 1880, door de Antwerpse tekenaar Henri Seghers, uit de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, staat eveneens een dergelijk schip afgebeeld. In het begin van de 19^e eeuw wordt het vaartuig voor zover ons bekend in één werk vermeld ⁽⁵¹⁾. Eerst in de laatste jaren kon men een betrouwbare tekening in de literatuur terugvinden ⁽⁵²⁾.

Vermeldingen betreffende de boeieraak vonden we in het rekeningenboek van de scheepswerf J. F. De Klerk te Kruispolder :

« 165

« Den Heer Steven Duinkerke Schipper te Ierzeke Debiet aan J. F. de Klerk Scheepstimmerman te Hontenisse wegens voor hem gemaak en geleverd een Nieuwe Boeieraak met de daar bij behoorende toebehooren volgens accoord voor de Som van Dertien Honderd twee en Veertig gulden Een en Zestig cent

1342 61

Voor luiken en Schilt en kruinhout tezamen 27 30 ct

27 30

1369 91

(51) E. VAN KONIJNENBURG, *op.cit.*, deel III, plt 34, fig. 50, waaruit blijkt dat de tekenaar van de plans niet nauwkeurig bekend was met het uitzicht van dit scheepstype.

(52) M. SEGHERS & R. DE BOCK, *op.cit.*, blz. 75, plt 38.

Voor vroegere Reparatie volgens notas te zamen	68 71
	1438 62
Het oude Hoogaarsje overgenomen voor Een honderd 75 gulden af	175
Blijft	1263 62
Op dag van Aflevering van den Nueiwe Aak ontvangen Negen honderd gulden	900
	363 62
Afgeleverd den 30 April 1896	
Den 24 Juni 1896 wegens reparatie aan den ouden aak	——— »

De volgende nota over een boeieraak luidt :

« Den Heer P. J. Van der Heyden Negotiant te Nueiwnamen Debiet aan J. F. de Klerk Scheepstimmerman te Hontenisse Kruispolder wegens voor hem gemaakt een Nueiw Boeieraak volgens overeenkomst op datum 22 Juli 1899 met bij levering volgens accoord beschreven voor de Somme van Een en twintig Honderd vijf en zeventig gulden zegge 2175 ».

Deze nota eindigt met de vermelding :

« Voor het maken van een agterpaviljoen en beschoten agterkajuit 30 gulden ».

Op te merken valt dat dit schip door een « negotiant » en niet door een visser besteld werd. Het schip was namelijk bestemd voor het vrachtvervoer van kaas.

De nota's bewijzen tevens dat de boeieraken o.m. in Zeeland gebouwd werden. Maar dit waren voorzeker niet de enige werven. Ook te Lekkerland werden boeieraken gebouwd op de werf van A. Mulder ⁽⁵³⁾. Gegevens over deze schepen zijn echter zo goed als onvindbaar. Het mag dan ook een geluk heten, dat wij in 1952 nog in staat waren een boeieraak op te meten, die wrak op het strand van Bergen op Zoom

(53) Formulieren van aangifte, Gemeente Yerseke, vermelden deze werf als bouwplaats van de YE 110.

lag. Een model op schaal 1:10 van dit schip bevindt zich nu in het Maritiem Museum « Prins Hendrik » te Rotterdam. Na de laatste oorlog waren nog slechts enkele exemplaren in de vaart.

Alhoewel wij de boeieraak hier bij de Zeeuwse vissersschepen rekenen wil het ons voorkomen, dat dit schip oorspronkelijk op andere wateren thuishoorde in een niet zo heel ver afgelegen tijdperk. Vermits echter de boeieraak enkel als vissersvaartuig gebruikt wordt in Zeeland, wordt dit scheepstype normaal bij de Zeeuwse vissersvaartuigen gerekend.

De naam boeieraak wordt nog gegeven aan een vrachtschip, ook IJselaak genoemd, dat voornamelijk op de Hollandse rivieren, vooral op de IJssel gebruikt werd. Deze schepen zijn echter in staal gebouwd ⁽⁵⁴⁾. In grote lijnen gelijkt dit schip zeer goed op de Zeeuwse boeieraak doch is als vrachtschip langer. Het roer heeft dezelfde silhouette bij beide scheepstypen. Dit laat vermoeden dat de boeieraak evenals de hoogaars langs de grote rivieren tot in Zeeland bekend geraakte en daar als vissersvaartuig aangepast werd, waardoor het o. m. dezelfde indeling van de romp kreeg, voor zover als na te gaan is, enkel met een doorgetrokken achterdek ⁽⁵⁵⁾.

De naam van het vaartuig wijst er op dat we ook hier met een aakgebouwd vaartuig te doen hebben. De oorsprong en de betekenis van het deel « boeier » is ons echter niet duidelijk (opgeboeide aak?).

Het vlak is in het voor- en achterschip hoog opgebrand en versmalt vrij sterk naar boven toe, waar het vóór tegen het bovenliggend boeisel stoot en achter tegen een massieve balk die op de kop van de achtersteven ligt en het boeisel aldaar opvangt en vervangt.

In tegenstelling met de schouw heeft de boeieraak een constructief ingewerkte voorsteven en scheg ⁽⁵⁶⁾.

De beplanking is geheel gladboordig.

De spantvorm ziet er midscheeps als volgt uit : de lijn kim - berg-hout staat lichtjes bol. Boven het berghout staat het licht naar binnen

(54) H. C. A. VAN KAMPEN & H. KERSKEN, *op.cit.*, blz. 134, afb. blz. 137.

(55) M. SEGHERS & R. DE BOCK, *op.cit.*, blz. 75 menen dat het schip van Friese oorsprong is, waarvoor wij echter geen enkele aanwijzing gevonden hebben.

(56) M. SEGHERS & R. DE BOCK, *op.cit.*, blz. 75 menen dat er geen eigenlijke voorsteven was, doch slechts een oplopend hout tegen het voorste vlak aangebracht.

hellend boeisel, dat op die plaats recht is. In het voorschip echter, d.i. van even voorbij de mastbank, heeft dit opboeisel in het midden een lichte knik die in de boegen het sterkst is en daarna tegen de steven weer verdwijnt. Deze knik ligt ter hoogte van het dek, dat op die plaatsen door het boeisel heen steekt. De knik wordt veroorzaakt door het meer naar binnen buigen van het onderste deel van het boeisel. In het achterschip ziet men hetzelfde — inbegrepen het door het boeisel stekend dek — maar het boeisel eindigt hier tegen het oplopend vlak en tegen de onderzijde van de reeds voornoemde massieve balk op de achtersteven.

Het berghout is midscheeps vrij recht gehouden en buigt slechts omhoog in voor- en achterschip. Ook de bovenkant van het boeisel is vrij recht, behalve in het voorschip waar het lichtjes omhoog gaat. Over de grootste lengte ligt het berghout tamelijk laag zodat men een breed boeisel heeft.

Ook bij dit soort schepen kwamen verschillen in lijn voor. Op een afbeelding van een boeieraak van rond 1900 kan men uitmaken dat sommige schepen een hogere kop en een hoger achterschip hadden en beslist mooie schepen moeten geweest zijn.

Het inzetten van het spantwerk is een methode die iets van de hoogaars en iets van de hengst heeft. De knieën zijn zoals bij de hoogaars verlengd door een klos. Maar tussen iedere twee knieën ligt maar één ligger zoals bij de hengst. Wat echter alleen op de boeieraak voorkomt is het afdekken van de koppen van de klossen door een potdeksel, dat feitelijk een verlenging van het achterdek is, op dezelfde hoogte doorloopt, door het opboeisel steekt en tegen de zwaardknie eindigt.

Merkwaardig was het verlagen van het boeisel over de gehele lengte van het ruim, zoals dit voorkwam op het door ons opgemeten schip.

Het verblijf van de bemanning was op ditzelfde schip voorzien in het vooronder. Uit de hiervoor vermelde nota uit het werfboek van J. F. De Klerk blijkt echter dat dit verblijf soms ook in de beun kon ingericht worden.

Naar uit de weinige voorhanden zijnde afbeeldingen vast te stellen is, werd de mast van het bezaantuig geplaatst op iets minder dan $1/3$ van de scheepslengte en gelijkt dit tuig met betrekkelijk kleinere fok en groter grootzeil op dit van de schouw. Maar deze schepen schijnen in het algemeen ook langer dan het schip dat wij konden opmeten, waar de mast ongeveer op $1/3$ stond.

Uit wat voorafgaat treedt duidelijk naar voor dat men bij deze schepen talrijke detailverschillen aantreft, waardoor een strakke lijn moeilijk vol te houden is. Alhoewel de grote vormen van de onderscheiden scheepstypes analoog zijn, moet men er toch rekening mede houden dat deze schepen werktuigen waren die naar de hand en de voorkeur van de gebruiker ervan gezet werden, waardoor deze variaties vanzelfsprekend worden.

Werven.

De Zeeuwse vissersschepen werden gebouwd in verschillende plaatsen van Zeeland, maar ook elders.

Terloops hebben wij reeds melding gemaakt van de scheepswerf van Fop Jansz. Smit te Kinderdijk waarvan de rekeningen van 1775-1789 de hoogaars, de hengst en de schouw vermelden.

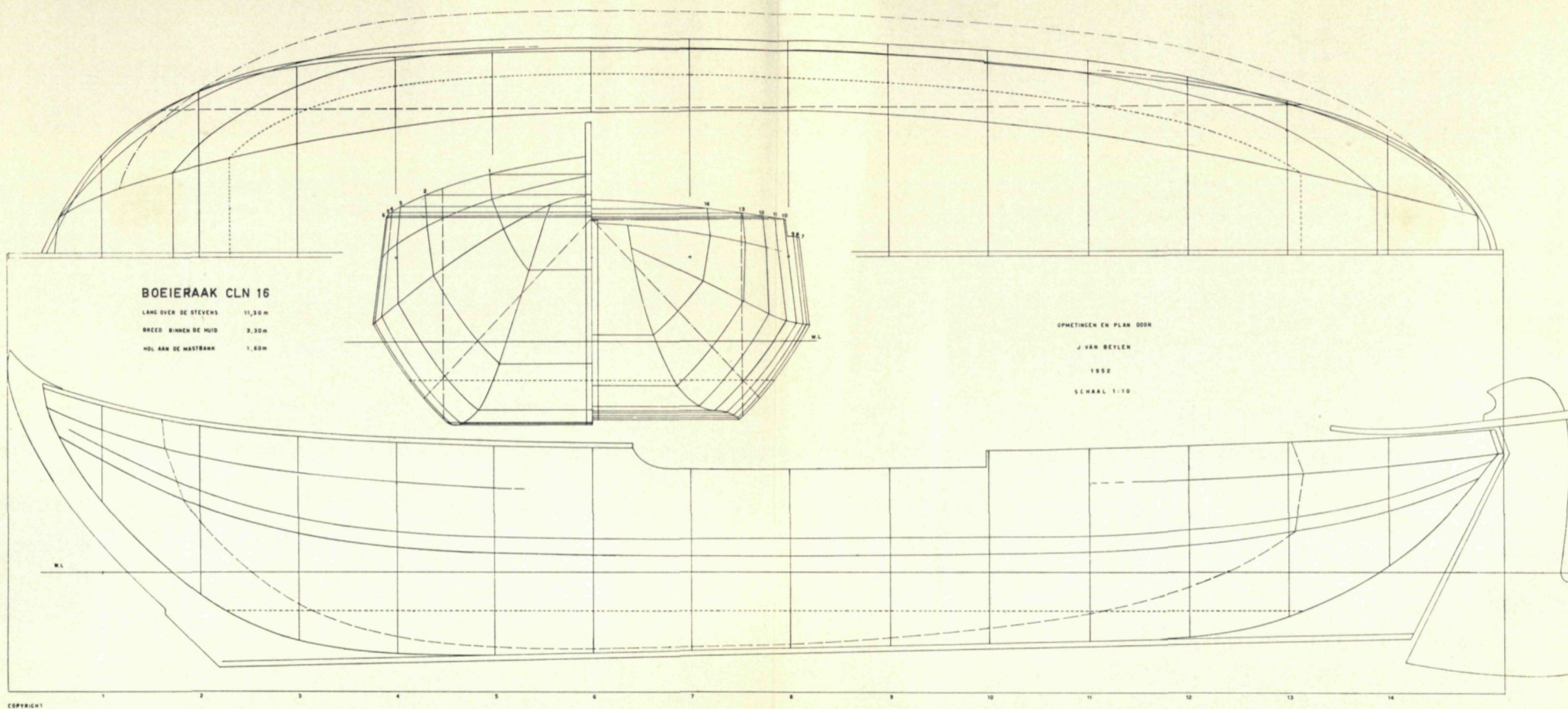
Een andere reeds vernoemde werf te Kinderdijk was deze van P. H. Jonker. De hier genoemde afschriften van bestekken (1857-1875) vermelden nog andere hoogaarsen die gebouwd werden voor schippers uit : Arnemuiden, Bergen op Zoom, Bruinisse, Goede Reede (Goeree), Kruispolder, Ouddorp, Tholen en Vlissingen.

Op de Lek werden ook Zeeuwse schepen gebouwd en wel op de werf van C. Stam te Nieuw-Lekkerland. Deze werf werd gesticht omstreeks 1860 door Wouter Cornelis Stam. Men bouwde er veel hoogaarsen voor Bruinisse. In 1907 werd de werf op ijzerbouw overgeschakeld. Deze werf bouwde aanvankelijk het gewone hoogaarstype, maar liet later heel wat zgn. « jachtboten » te water.

In deze buurt moeten ten andere nog meer werven voor Zeeuwse schepen geweest zijn o.m. in Alblasterdam ⁽⁵⁷⁾. Nadere gegevens ontbreken ons echter.

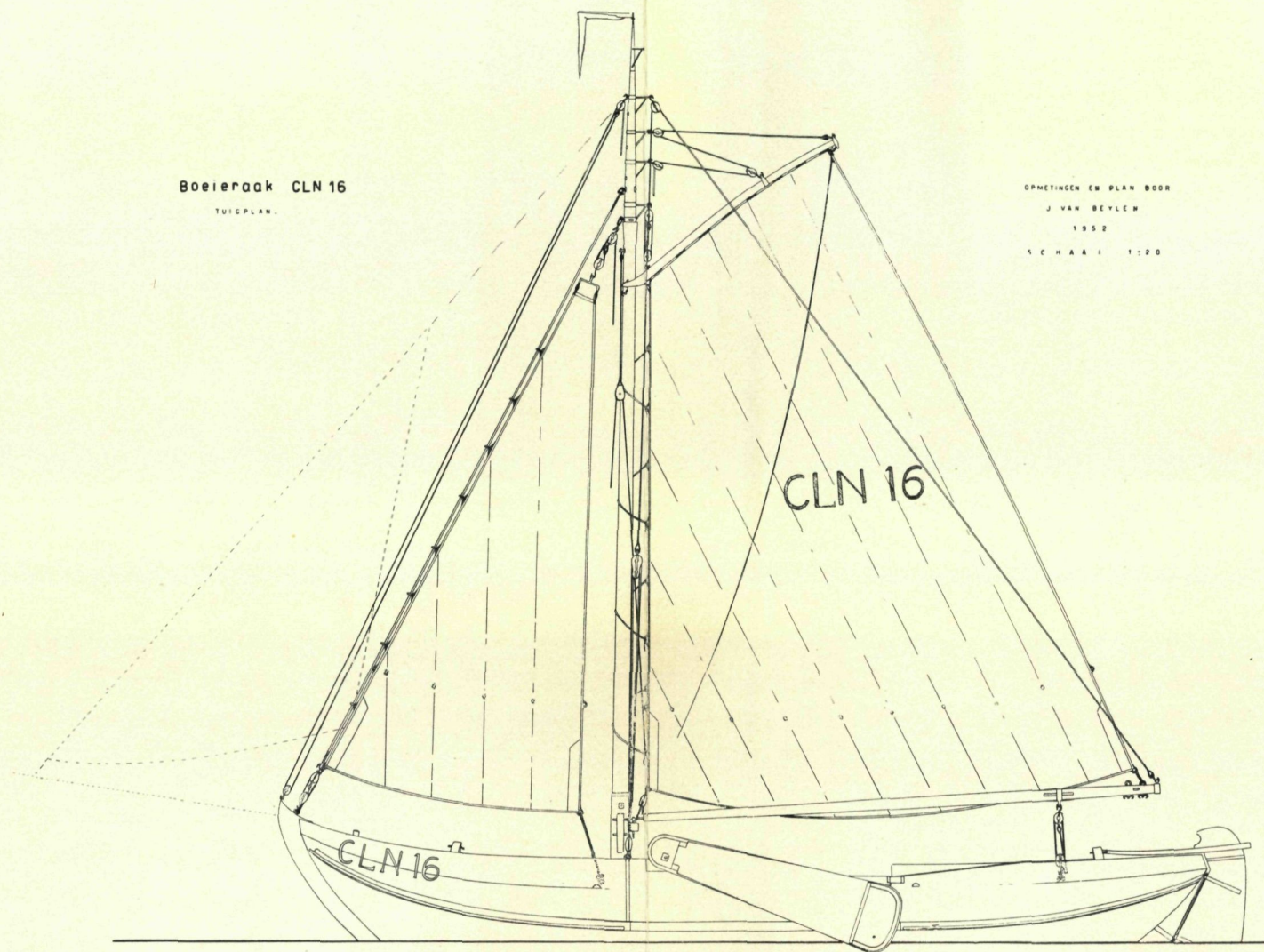
De werven voor nieuwbouw in Zeeland zelf zijn gelegen te Arnemuiden, Kruispolder, Paal (Graauw) en Tholen, terwijl er bovendien een aantal reparatiewerven gekend waren te Bergen op Zoom, Bruinisse, Yerseke, Philippine, Terneuzen, Veere, Vlissingen en Zierikzee, waar bij gelegenheid ook wel nieuwe schepen gebouwd werden.

(57) Belgische registers voor registratie van scheepsmetingen 1892-1900.



33. J. VAN BEYLEN, *lijnenplan van een boeieraak naar opmetingen van een origineel*, 1952.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S. 54.56.2.



35. J. VAN BEYLEN, *tuiplan van een boeieraak naar opmetingen van een origineel*, 1952.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, n^o A.S. 54.56.2.

De scheepswerf van Meerman te Arnemuiden is de oudste die nu nog in bedrijf is. Hier werden vooral hoogaarsen gebouwd voor talrijke schippers uit alle delen van Zeeland en daarbuiten « alzo de hier gebouwde schuiten om haren goeden vorm en snelle vaart gunstig bekend zijn » (58).

De oudste vermelding over deze werf dateert uit 1786 en zegt dat : « Compareerde voor de nagenoemde Heeren Schepenen der Stad Arnhem in Zeeland Steven Bouman Scheepstimmermans Baas binnen dese Stad, welken Comparant verklaarde te Cederen Transporteren en in Regten Vollen Vrijen Eigendom over te dragen vrije Suijvere en onbelast aan en ten behoeven van Jacobus Meerman woonende binnen dese Stad present en acceptant de Scheepstimmerwerf en loods de helling en kanthelling met alle de gereed Schappen tot de werf behoorende als kabels touwen kettinge en verder gereed Schappen Losse en vaste goederen hoegenaamt mits gaders alle de Dommekragten... enz. »

Een tweede akte bevestigt in 1799 dat Jacobus Meerman zijn werf overdroeg aan zijn zoon Jacobus Meerman « vrij en onbelast van alle hypothecaire verbanden met al het geen er aard en nagel en wortel vast aan op en in is »...

Over de activiteit van deze werf noteerden wij bijzonderheden in de werfboeken die sedert 1869 tot op heden regelmatig bijgehouden werden. Hierin treffen wij bestekken aan van talrijke hoogaarsen, een hengst, peilboten, roeiboten, schietschouwen enz. Een telling wees uit dat er sedert 1869 ongeveer 205 hoogaarsen van stapel liepen voor schippers uit : Arnemuiden, Bergen op Zoom, Breskens, Brouwershaven, Brussel, De Clinge, Gent, Goeree, Gorishoek, Hellevoetsluis, Kortgene, Kruispolder, Nieuw-Namen, Philippine, Retranchement, Stellendam, Terneuzen, Veere, Vlissingen, Waardenburg, Yerseke.

In 1879 vestigde A. Meerman ook een werf te Middelburg, genaamd « De Hoop », waar o.m. ook hoogaarsen gebouwd werden. Deze werf werd later overgenomen door een zekere Mak (59).

Behalve de rechtstreeks bestelde hoogaarsen bouwde men bij Meerman ook schepen « op de hoop », d.i. voor eigen rekening maar bestemd voor verkoop. Nu nog bouwt deze werf hoogaarsen bestemd voor de pleziervaart.

(58) H. M. KESTELOO, *op.cit.*, blz. 100.

(59) M. C. VERBURG, *Industriële bedrijvigheid op Walcheren gedurende de tweede helft van de 19e eeuw*, in : Zeeuws Tijdschrift, 1950, nr 1, blz. 21.



36. De boeieraak CLN 16 in de haven van Paal, 1937.

Aan de overzijde van de Schelde te Kruispolder (Gemeente Hontenisse) in Zeeuws-Vlaanderen bevindt zich de werf van de Gebr. F.A. en A. De Klerk. De oudste gegevens over deze werf dateren van 1849 ⁽⁶⁰⁾. Een extract van het verbaal van Hun Edele Groot Achtbare Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland verleende op 9 juli 1849 vergunning om te Kruispolder een werf te stichten. Deze toelating werd goedgekeurd door de Dijkdirectie van Kruispolder op 21 juli 1849. Vóór die tijd moet de stichter J.F. De Klerk, waarvan de huidige beheerders achterkleinzonen zijn, al een werf gehad hebben te Boschkapelle (Gemeente Vogelwaarde) aan het nu reeds lang ingedijkte Hellegat.

Tot dezelfde gemeente behoort ook het dorp Hengstdijk. Het lijkt helemaal niet onmogelijk dat de etymologie van deze dorpsnaam in verband zou staan met de soortnaam van het scheepstype hengst.

Tot in 1925 bouwde men op de werf De Klerk nog geregeld houten hoogaarsen. De laatste houten hengst liep er van stapel in 1916, de laatste schouw in 1911. Na 1925 werd het bedrijf op ijzer overgeschakeld en er worden nu, naast stalen pleziervaartuigen en vissersschepen, ook binnenvaartuigen tot 500 ton gebouwd.

In een werfboek begonnen in april 1882 wordt voor deze werf in november 1884 voor het eerst een nieuwe hoogaars genoemd en in 1885 de eerste nieuwe hengst. Maar men mag aannemen, dat ook vóór dit tijdstip nieuwe schepen gebouwd werden, waarvan echter geen geschreven inlichtingen beschikbaar zijn. Volgens dit werfboek liepen sindsdien nog van stapel : 22 hoogaarsen, 70 hengsten, 2 schouwen, 3 boeieraken, 1 botter, 2 veerbotten, 2 lemmerjachten, 9 lemmerhengsten naast een aantal niet nader omschreven boten en vaartuigen. De opdrachtgevers waren afkomstig van Antwerpen, Boekhoute, Bruinisse, De Clinge, Hansweert, Hontenisse, Hulst, Kallo, Kats, Kieldrecht, Kruispolder, Nieuw-Namen, Ossenisse, Paal, Philippine, Veere, Vlissingen, Walsoorden, Wolfaartsdijk.

Op korte afstand oostwaarts treffen wij te Paal (Graauw) de werf « Moed en Trouw » aan, uitgebaat door J. Verras. Evenals de werf van De Klerk was deze zaak bekend voor hengsten en hoogaarsen, maar bouwde ook nog andere typen o.m. schouwen, lemmeraken, enz. Nauwkeurige gegevens zijn jammer genoeg niet meer beschikbaar daar alle

(60) Inlichtingen verstrekt door de heer J. F. De Klerk te Terneuzen.

bescheiden terzake door oorlogsomstandigheden en watersnood vernietigd werden of verdwenen. Mondelinge mededelingen bevestigen dat deze werf gesticht werd in 1867 door Pieter Verras, overgrootvader van de huidige uitbater J. Verras, die in de leer moet geweest zijn op de werf De Klerk. De stichter, Pieter Verras, werd opgevolgd door zijn zoon Johannes Verras die tot in 1891 niet minder dan 105 schepen bouwde. Zijn zoon en opvolger Petrus Verras bouwde op zijn beurt nog 30 schepen waarvan het laatste in 1945 van stapel liep. De opvolging viel op zijn zoon Julianus-Johannes Verras die nog slechts 1 hoogaars bouwde. Al wordt nog wel veel hout verwerkt voor vissersschepen en pleziervaartuigen, toch helt het bedrijf reeds sterk naar de ijzerbouw over.

De werf van Melis Van Duivendijk te Tholen werd in 1872 door Dirk Van Duivendijk overgenomen van de vorige scheepsbouwer De Boer van Tholen. Hoe lang dit bedrijf toen al bestond kon tot nu toe niet vastgesteld worden. Dirk Van Duivendijk bouwde er tot in 1906, 92 schepen. Eén van zijn zonen echter, Melis Van Duivendijk had zich bij gebrek aan voldoende werk op de eigen werf, te Willemstad gevestigd en er de werf «Volharding» opgericht. Hij was de eerste die hier een lemmerhoogars te water liet, welk scheepstype later door andere werven nagebouwd werd. In 1906 kwam hij terug naar Tholen en bouwde er tot 1940 ongeveer 30 schepen.

Op deze werf werd — vóór de aanleg van een nieuwe helling — nog een zeer oude techniek gebruikt voor het te water laten van schepen die — zoals nog meer voorkwam — gebouwd werden op een helling die achter de dijk gelegen was. Het bouwen greep plaats onder een tijdelijk afdak of tent. Eens afgewerkt werd het schip op een geïmproviseerde overtoom over de dijk gehaald en aan de andere kant te water gelaten. Deze werf is nog geheel op houtbouw ingesteld en in staat nieuwe houten schepen te bouwen.

Van één werf aan de Zeeuwse wateren, gelegen op de grens van Zeeland en Noord-Brabant, kan niet met zekerheid gezegd worden of er nieuwe schepen gebouwd, of slechts herstellingswerken verricht werden en wel deze van Engel Ros te Bergen op Zoom. De hoge ouderdom van dit bedrijf laat echter vermoeden dat er bijna zeker een aantal nieuwe schepen gebouwd moeten zijn al is dan niet te zeggen welke typen dit juist waren. Behalve de onderstaande gegevens ontbreken nawijsbare, althans voor ons bekende bronnen.

Deze scheepswerf bestond sedert 1698. In dit jaar richtte een zekere Steven Stempel een request tot de Raad van Bergen op Zoom om « tot

commoditijt ende gerieft van alle aancomende ende affvarende schepen [hem] te vergunnen en consenteren op den Beckaff ⁽⁶¹⁾ deser Stadt te mogen stelle een scheepstimmermans logie omme daar inne zijn ambacht te mogen excerceren. »

In een extract uit de resolutiën van de Raad van Bergen op Zoom wordt vermeld dat deze Steven Stempel vroeg « en canthelling naast deze van Pieter Van Outhesden » te mogen bouwen. Er was dus al een scheepswerf op die plaats.

In 1704 verkocht Steven Stempel zijn werf aan Cornelis Ros. Sedertdien en tot 1905 bleef deze werf in handen van de familie Ros. De laatste telg, Engel Ros, stelde van 1895 verschillende pogingen in het werk om de gronden van de werf, die aan de Stad Bergen op Zoom toebehoorden, over te kopen, teneinde een geschikte overgave van het bedrijf te kunnen verwezenlijken. Naast de werf was ondertussen een gebouw van de « Zuidnederlandsche Spiritusfabriek » opgericht. Een geplande uitbreiding van deze fabriek leek de burgervaderen van de Stad van groter belang dan het voortbestaan van een werfje zonder rechtstreekse opvolging. In 1905 verdween de werf en werd door Bram de Boer opnieuw opgezet als uitsluitend reparatiebedrijf ten oosten van de haveningang, achter de huidige gasfabriek en jachthaven. Sedert verschillende jaren heeft alle bedrijvigheid hier opgehouden ⁽⁶²⁾.

Als reparatiewerf noemen wij ook deze van D. Van Duivendijk te Bruinisse, waar nu vooral ijzer verwerkt wordt. Dit neemt niet weg dat ook hier een aantal nieuwe schepen gebouwd werden. Omstreeks 1880 werd het bedrijf opgericht door S. D. Van Wezel. Deze werf was achter de dijk gelegen, zodat men ook hier de schepen te water liet zoals beschreven voor de werf Van Duivendijk te Tholen. In 1893 nam P. Van Duivendijk het bedrijf over en verplaatste de helling naar de buitenkant van de dijk waar ze zich nu nog bevindt. Tot 1908 werden een twaalfstal hoogarsen te water gelaten. Na 1908 werd de nieuwbouw definitief opgegeven en werden uitsluitend herstellingen uitgevoerd.

(61) Oude benaming van een gedeelte van de oude haven van Bergen op Zoom, gelegen nabij de huidige haveningang.

(62) Stadsarchief Bergen op Zoom, Verzamelingen Losse stukken, Scheepshelling Ros, nr 55.

Te Yerseke was een herstellingswerf bekend, uitgebaat door C. Siereveld. Ook hier liep wel eens een hoogaars van stapel. In 1928 werd de zaak overgenomen door J.W. Van Os en werd de houtbouw gaandeweg verlaten voor de ijzerbewerking.

Een andere werf was gelegen te Veere aan de overzijde van de vissershaven, waar de plaats van de helling nu nog zichtbaar is.

In 1871 kwam een zekere Staal naar Veere en richtte er zijn werf opnieuw op, nadat zijn bedrijf, dat voorheen te Middelburg gevestigd was, verdween door het verbreden van het kanaal door Walcheren. Kort na 1900 hield de werf te Veere op te bestaan.

Er is verder nog een werf voor herstellingen geweest te Philippine, in bedrijf gehouden door Henri Van der Velpen. Omstreeks 1935 werd hier echter niet meer gewerkt en het geheel verdween bij de demping van de haven van Philippine.

Tenslotte vermelden wij nog de werf van Walravens te Terneuzen, die gelegen was op de plaats van de huidige markt. Deze werf was niet uitsluitend op vissersschepen ingesteld maar op alle andere soorten vaartuigen. Enkele kleine werfjes moeten ook nog bestaan hebben te Zierikzee, te Vlissingen en mogelijk ook nog op andere plaatsen in Zeeland.

Een aantal inlichtingen over de bovengenoemde werven werden mondeling verstrekt door de scheepsbouwers. Ingevolge het ontbreken van geschreven bronnen en de begrijpelijke tekortkomingen van het geheugen, terwijl niet kan verwacht worden dat alles over het verleden hen bekend is, kan het voorkomen dat de gegeven inlichtingen minder nauwkeurig zijn. Archiefonderzoek kan misschien enige opheldering geven, alhoewel er rekening moet gehouden worden met het groot verlies dat de archiefdepots in Zeeland geleden hebben door oorlogsfeiten en watersnoden.

Het bouwen van een platbodem.

Voor het bouwen van deze schepen werd vertrokken van een vaste maat, nl. de lengte van het vlak. Deze lengte bepaalde verder de andere afmetingen, die naar verhouding aangepast werden. Als enig vast element beschikte men over een aantal mallen, die gebruikt worden voor het afschrijven van bepaalde verbanddelen of voor het nameten van het werk, alhoewel dit laatste meestal op het oog gebeurt. Plans

werden voor deze schepen practisch nooit getekend en de bouw geschiedde geheel volgens overgeleverde normen en traditionele gebruiken. De enkele — zeer zeldzame — plans die men van deze schepen kan vinden zijn toevallig ontstaan en doorgaans getekend uit liefhebberij of persoonlijke interesse eerder dan uit technische noodzakelijkheid. Deze plans zijn dan meestal geen werkelijke bouwplans, maar algemene schetsen waarop details ontbreken, die de scheepsbouwer overigens uit het hoofd kende. Op deze wijze zijn b.v. de enkele plans van de scheepswerf J. F. De Klerk ontstaan. Deze zijn in het begin van deze eeuw getekend door één van de zoons van de uitbater.

De ons bekende plans van de scheepswerf M. Van Duivendijk zijn tekeningen van pleziervaartuigen en zouden zeker niet bestaan hebben als de opdrachtgever deze niet zou gevraagd hebben. Maar van het te bouwen schip werd dan geen plan getekend maar men maakte er een rompmodel van. Dit model werd dan gebouwd uit verschillende uiteenneembare delen volgens een methode die in de modelbouw bekend staat als de stapelmethode. Deze uiteenneembare delen werden dan op papier gelegd en nagetekend waaruit verder een plan kon afgeleid worden.

Bij de scheepsbouwer Verras te Paal werd nooit een scheepsplan gebruikt en werden slechts een aantal afmetingen genoteerd in een zakagenda.

Ook bij Meerman te Arnemuiden werd een scheepsplan nooit gebruikt. Wel werden de afmetingen van de gebouwde schepen in een werfboek genoteerd. Vermits men hier nog nieuwe houten schepen bouwt waren wij in staat hier de werkwijze na te gaan. Het « plan » van het schip bestond uit een stukje karton, waarop enkele cijfers neergeschreven waren in potlood als : lengte, breedte van het vlak, holte. Het kartonnetje hing aan een spijker in de loods, maar werd overigens niet bekeken. Maar het schip dat van stapel liep mocht er zijn ! Het vakmanschap van deze Zeeuwse scheepsbouwers kan dan ook enkel bewondering afdwingen.

Het bouwen van een platbodem geschiedt in zijn geheel nog altijd zoals een eeuw geleden ⁽⁶³⁾. Vergeleken met de constructie van een rond schip zijn er in se ook niet zoveel verschillen.

(63) Zie ook : F. N. VAN LOON, *Beschouwingen van den Nederlandschen scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeiladje*. Amsterdam, 1820-1842, blz. 37.

De gewone helling wordt voor een platbodem vervangen door een stellingbank, bestaande uit een aantal dwarsliggers die op enkele, stevig in de grond gedreven palen rusten. Op deze stellingbank wordt het vlak uitgevloerd te beginnen met de middenplank. De andere planken worden hieraan — al dan niet op de gepaste plaatsen gebrand — vastgemaakt en met een paar liggers verbonden. Eens het vlak gelegd, wordt dit op het oog bijgehakt tot de gewenste vorm. Te noteren is, dat men voor het vlak bij voorkeur nat hout gebruikt. Droog hout zou bij het te water laten te veel zwellen, zodat het gevaar niet denkbeeldig is, dat de planken zó hard zouden werken, dat pennen gekraakt en bouten verwrongen worden. Bij het bouwen droogt het hout natuurlijk en bij het te water laten lekt het schip als een zeef. Na enkele uren zal het echter potdicht zwellen zonder overmatig werken.

Op de middenplank van het vlak worden de beide stevens opgericht, waartoe deze op een bepaalde manier aan de onderzijde ingekeept worden. De stevens worden dan bijzonder stevig geschoord tegen de zoldering van de bouwloods en tegen de grond, zodat het geheel onwrikbaar vast staat. Sommige scheepsbouwers plaatsen nu een drietal knieën : op de mastbank, op het voorschot van de roef en op de zeilbank (achterdogt). Anderen doen dit niet en beginnen meteen het kimboord aan te meten, te branden en te plaatsen. Men beschikt dan over een aantal losse mallen, aan de hand waarvan op de gewenste plaatsen de juiste stand van het boord nagemeten wordt. Vervolgens komt het tweede boord aan de beurt. Buiten het verloop van dit boord is het maken van de « landing » het delikaatste werk. De landing is de overlapping van de twee boorden bij een overnaads gebouwd schip, b.v. een hoogaars. Bij dit schip liggen de boorden niet overal op dezelfde wijze tegen elkaar. En het hangt ook een beetje af van het beschikbare hout of men veel of minder werk aan de landingen heeft, terwijl anderzijds de werkwijzen ook weer van werf tot werf verschillen. Bij een Arnemuidense hoogaars b.v. worden de landingen normaal vlak op elkaar gelegd van aan de mast tot aan de achterkant van het kot, waardoor de lijn kim - berghout recht blijft. Het komt echter ook voor — en bij een Tholense hoogaars is dit de normale bouwwijze — dat deze lijn bol staat. Bij de Arnemuidense hoogaars is dit niet steeds gewild, maar er zijn wel twee redenen voor wanneer het zo uitvalt. Men kan het kimboord een ietsje te vlak gelegd hebben, want de mallen zijn maar hulpmiddelen om enige contrôle uit te oefenen, wat nog niet betekent dat het boord er millimetervast tegen aansluit. Indien men de

volgende boorden nu vlak op elkaar legt, wordt het schip te breed en niet diep genoeg. In het tweede geval is het mogelijk dat het hout wat krap aan de maat is en dan dient men het kimboord wat steiler te zetten om de gewenste breedte en diepte te verkrijgen. Het volgende boord wordt in beide gevallen niet vlak op het vorige gelegd maar in een licht gewijzigde hoek. Men dient dan de landingen « af te snepen » d.i. dicht te zagen tot de beide boorden over de gewenste breedte dicht op elkaar passen, niettegenstaande hun verschillende hoek. Hierdoor verliest het onderliggende boord aan de bovenkant een paar zaagsneden aan dikte.

In het voorschip echter is deze werkwijze steeds noodzakelijk, want anders wordt het schip daar veel te vlak en kan men er onmogelijk de gewenste vorm aan geven. In het achterschip — en dit ingevolge de holle spantvorm — dienen de boorden « uitgeschoord » te worden (Arnemuiden) of er moet « tegenlanding » gegeven worden (Tholen). Hierbij wordt niet het onderliggende boord, maar wel het bovenliggende op de gewenste wijze dichtgezaagd.

Nadat het werk tussen de naden geplaatst is — hetzij gewoon gepluisd touw, mos of papier — kan het boord gaandeweg geklonken worden. Het gebruik van papier kan bevreemdend lijken, maar de heer Meerman te Arnemuiden vertelde mij dat bij reparatie van botters bleek, dat veel dagbladpapier gebruikt werd, waarvan de tekst na jaren zo-
waar nog duidelijk leesbaar was !

Nu wordt — naargelang het type — de dolboom gelegd, waarna men het schip « in zijn hout kan zetten », d.i. het plaatsen van het spantwerk en andere verbanddelen.

Eerst worden een paar knieën op het vlak en tegen het boord gebout en wel op plaatsen nabij de mallen : mastbank, roef, zeilbank. Men vult deze verbanddelen ook aan door enkele wrangen in het voorschip zodat men in staat is alle reeds geplaatste boorden op de juiste plaats vast te maken. Daarna wordt de rest van de knieën en wrangen geplaatst en vult men de nog ontbrekende liggers aan, evenals de kalven en kussens. Nu kunnen ook de klossen aangebracht worden (bij de hengst vervalt dit omdat de knieën uit één stuk zijn). Bij het plaatsen van de klos van de mastknie wordt meteen ook de mastbank klaargemaakt en met een zwaluwstaart in de klos bevestigd. Het boeisel wordt dan tegen de buitenkant van de klossen gezet. Het casco van de romp is nu klaar en er kan een aanvang gemaakt worden met het dekken. Soms worden balkwegers aan de spanten vastgemaakt waarop men

de dekbalken kan leggen. Daarna wordt het dek geplaatst. Eens zover kunnen alle binnenwerken uitgevoerd worden : buikdenningen, kasten, kooien, betimmeringen, stookplaats, enz. De smid heeft ondertussen al het nodige ijzerwerk en beslag geleverd en de romp kan volledig afgewerkt worden : kalfaten, schilderen, teren, spijkeren van presennings, enz.

Het schip kan nu te water gelaten worden waarna het kan opgetuigd worden en klaar is voor de vaart.

De bouw van een platbodem duurt van 5 tot 7 maanden, naargelang de uitvoering en de werf. In de voorgaande bestekken kunnen ook enkele prijzen nagekeken worden. Deze varieerden niet zo heel veel van werf tot werf, maar wel in de loop van de tijd. Ook dit kan door vergelijking van een paar bestekken, waar mogelijk, vastgesteld worden.

De prijs van een hoogaars schommelde in de jaren 1864-1900 tussen f. 975 en 1500, deze van een hengst tussen f. 850 en f. 1200. Een schouw kostte zowat f. 850 en een boeieraak f. 1769 (1897).

De houtsoorten voor de bouw van platbodems zijn voornamelijk : voor de boorden eikenhout; voor de spanten en leggers alsmede voor het vlak eikenhout en olm; voor de dekken eikenhout of vuren; voor de betimmering vuren.

Het verbinden van de delen gebeurde onder water door middel van eikenhouten pennen, die met een vuren deutel opgespied werden. Men gebruikte ook gegalvaniseerde bouten. Het klinken werd verricht met koperen klinknagels.

Het spreekt vanzelf dat het resultaat en de beoordeling van het werk van een scheepsbouwer door deze wel van belang geacht werd. Dit blijkt uit nota's die b.v. in een werfboek van de scheepswerf Meerman te Arnemuiden voorkomen, waar bij een geslaagd schip genoteerd werd « bijval geweest ».

Kenletters en afkortingen van thuishavens.

De voorschriften voor de visserij op de Schelde en de Zeeuwse stromen verplichten ieder vissersvaartuig tot het voeren van een letter- en cijferaanduiding op de romp van het schip en in het zeil. Deze aanduidingen worden gevormd door een afkorting van de naam van

de thuishaven en een nummer dat het registratienummer is van het schip in deze thuishaven. Aanvankelijk werd dit merk op het achterschip geschilderd, meestal op het bovenboord en aan beide zijden van de achtersteven. Later werd deze plaats gewijzigd en werden de aanduidingen op het voorschip geschilderd op het boeisel. Volgens de voorschriften moest het merk uitgevoerd worden in witte letters op zwarte grond en in witte of zwarte letters op het zeil naar gelang de kleur (blank of getaand). Het kwam echter ook voor dat de letters op groene grond geschilderd werden en sommige schippers verfraaiden het geheel dan nog door er een witte bies rond te trekken.

Wij geven hierbij een lijst van de thuishavens, waar de hierboven besproken schepen voorkwamen of konden ingeschreven zijn ook al werden deze thuishavens niet direct door water bespoeld.

A	Antwerpen	MB	Middelburg
ARM	Arnemuiden	NZ	Neuzen (Terneuzen)
BZ	Bergen op Zoom	NV	Nieuw Vossemeeer
BIE	Biervliet	OP	Oltgensplaat
BOU	Boekhout	OSD	Ossendrecht
BR	Breskens	OD	Ouddorp
BH	Brouwershaven	OK	Ouwerkerk
BRU	Bruinisse	PI	Philippine
CA CZ	Cadzand	RT	Retranchement
CLN	De Clinge	SA	Zandvliet
CLP	Collijnsplaat	SI	Scherpenisse
DL	Doel	PL	St Philipsland
EWD	Ellewoutsdijk	SV	Stavenisse
GO	Goederede	TH	Tholen
GOE	Goes	VE	Veere
GRA	Graauw (Paal)	VL	Vlissingen
H	Heyst	WMD	Wemeldinge
HOE	Hoedekenskerke	WM	Willemstad
HON	Hontenisse (Kruispolder)	WOE	Woensdrecht
HP	Hoofdplaat	YE	Yerseke
K	Kieldrecht	ZM	Zaamslag
KG	Kortgene	Z	Zeebrugge
KB	Krabbendijke	ZZ	Zierikzee
KN	Kruininge	ZY	Zype
MEL	Mellisant		

Gaarne betuigen wij onze oprechte dank voor de medewerking en de verstrekte inlichtingen, die wij van de onderstaande instellingen, firma's en personen mochten ontvangen :

Bestuur der Visserijen op de Zeeuwse Stromen, Ir J. D. Dorst, Middelburg;
De heer C. J. Blik, scheepstimmerman, Arnemuiden;
De heer J. F. De Klerk, Beheerder N. V. Terneuzensche Scheepsbouw Maatschappij;
Gebr. P. A. & A. De Klerk, scheepsbouwers, Kruispolder;
De heer Gemeentesecretaris van de Gemeente Bruinisse;
De heer Gemeentesecretaris van de Gemeente Philippine;
De heer Gemeentesecretaris van de Gemeente Yerseke;
Hoofdcommissariaat van Politie, Bergen op Zoom;
De heer A. Janssens, Nevele;
Maritiem Museum « Prins Hendrik », de heer E. W. Petrejus, Rotterdam;
De heer Meerman, scheepsbouwer, Arnemuiden;
Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen;
Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, de heer G. A. Cox, Amsterdam;
De heer en mevrouw Rammeloo-Voerman, Philippine;
Stadsarchief, Bergen op Zoom;
De heer C. Stam (Fa W. & C. Stam), Nieuw-Lekkerland;
De heer F. Van de Goolberg, Antwerpen;
De heer J. M. G. Van de Poel, Wageningen;
De heer D. Van Duivendijk, scheepsbouwer, Tholen;
De heer P. Van Duivendijk, scheepsbouwer, Bruinisse;
De heer S. Van Duivendijk, scheepsbouwer, Tholen;
De heren P. en J. Verras, scheepsbouwers, Paal (Graauw).
