

# Platbodems in de Lage Landen

Voordracht gehouden op 16 Januari 1951<sup>(1)</sup>, door dhr. J. VAN BEYLEN,  
Toezichter bij de Musea voor Oudheden en Toegepaste Kunst  
der Stad Antwerpen  
Lid der Academie van Marine.

---

**H**ET is ons meermalen opgevallen bij het bouwen van scheepsmodellen dat men in de bronnen, die ons bij de studie van het schip ter beschikking staan, zeer weinig aandacht besteed heeft aan de constructie van kleinere vaartuigen : binnenschepen en vissersvaartuigen.

De voornaamste standaardwerken op dit gebied beperken er zich vooral toe het geschiedkundig aspect te beschrijven. Op zichzelf natuurlijk zeer belangrijk, is deze beschrijving toch éénzijdig te noemen en geeft zij ons geen volledig beeld van het schip. Enkele algemene gegevens over het uiterlijk en soms een detail in verband met de bouw, kunnen niet voldoende zijn, hier verbetering in te brengen. Tot hiertoe was het niet mogelijk met afdoende zekerheid en juistheid, een natuurgetrouwe reproductie van de vaartuigen, naar deze gegevens, te maken.

Wij hoeven U zeker niet te verklaren welke voordelen een goed model biedt in vergelijking met een prent of zelfs met een plan van een schip. Er mag wel gezegd worden dat het in ruime mate een afbeelding en ook een plan kan aanvullen of zelfs vervangen.

Er zijn echter talrijke schepen waarvan geen modellen of zelfs geen plannen bestaan. Kijken wij even rond in de musea en ook in de private verzamelingen. Wat vinden wij aan modellen van hoogaarsen,

---

(1) Illustraties : J. Van Beylen.

hengsten, schouwen, otters, panneschuiten, Oostendse sloepen, bijlanders, Walenschepen, enz. ? Wat vinden wij aan documentatie betreffende deze schepen buiten deze van de Academie van Marine ? Wie geeft ons plannen van al onze verdwenen schepen, zodat hiervan een model zou kunnen gemaakt worden ?

Zeer waarschijnlijk zal bij de reconstructie hiervan veel moeten gegist of weggelaten worden.

Schepen blijken nu eenmaal weinig interessante voorwerpen zolang ze in de vaart zijn. Enkele jaren na hun verdwijning, begint men zich af te vragen hoe dit en dat er wel uitgezien heeft. Waar het korte tijd terug niet moeilijk was dit te achterhalen, is het nu misschien nooit meer terug te vinden. Zoeken is dikwijls vergeefs terwijl navraag bij mensen, die deze schepen van dichtbij kenden meestal geen resultaat oplevert.

Op dit ogenblik zijn de laatste houten schepen aan het einde van hun bestaan en het is te verwachten, dat zij binnen afzienbare tijd van onze wateren zullen verdwenen zijn. Velen onder hen zijn reeds van motorkracht voorzien met alle gevolgen hieraan verbonden : verbouwing, weglaten of vervangen van onderdelen, enz.

Gelukkig zijn van een deel dezer schepen reeds een aanzienlijk aantal inlichtingen verzameld o.m door de heer Maurice Seghers en de heer René De Bock. Wij hopen dat deze nota's eenmaal zullen kunnen gepubliceerd worden. Toch menen wij, dat er op dit gebied nog veel kan gedaan worden, vooral dan wat de constructie van deze vaartuigen aangaat. Het is nu nog mogelijk een weliswaar beperkt aantal schepen in hun oorspronkelijke of quasi oorspronkelijke staat op te meten en in plan te brengen, iets waar naar mijn weten nog niet mee begonnen is.

Laten wij bijvoorbeeld nagaan, wat er vandaag nog te vinden is aan platbodems in de Lage Landen. Met de platbodems noemen wij die vaartuigen, die voor het ogenblik nog bestaan en zij zijn ook de meest kenmerkende vaartuigen van onze streken.

Onder platbodems verstaan wij schepen, die aan de volgende hoofdvereisten voldoen :

- 1) dat zij gebouwd zijn op een kielplank, dus niet op een gewone kielbalk zoals dit voor de meeste andere schepen het geval is ;
- 2) dat zij een vlakke of bijna vlakke bodem hebben ;
- 3) dat de kimmen een hoekige vorm hebben, zodat vlak en zijkant van het schip goed van elkaar te onderscheiden zijn.

Door deze definitie zien wij al dadelijk, dat een groot aantal schepen van onze landen platbodems zijn. Er wordt in onze streek langs de Schelde nogal eens gedacht, dat alleen de Scheldeschepen platbodems zijn. De platbodem is het overheersend scheepstype in de Lage Landen : van de Elbe tot in Noord-Frankrijk kan men hem aantreffen : de ever, de Friese schouw, de schokker, de hengst, de hoogaars, de aak, de baquet de Charleroi, de Waal, enz.

Wat de verspreiding aangaat menen wij ons niet te moeten of te kunnen bepalen tot vaartuigen die te vinden zijn binnen onze huidige landgrenzen.

Wij menen dat de vindplaats van een schip niet bepaald wordt door de toevallige landgrenzen of nationaliteit van een bepaalde periode, doch door het stroomgebied waar het schip gebruikt wordt. Het is bijvoorbeeld moeilijk uit te maken of een hoogaars, of een hengst nu een Belgisch of een Hollands vaartuig is. Wel weten wij dat zij Scheldeschepen zijn.

Van dit standpunt vertrekkende, hebben wij de vindplaats van deze platbodems gesitueerd in de « Lage Landen ».

Uit de nu nog bestaande platbodems deden wij een keuze. Sommige van deze vaartuigen zijn nog in gebruik, andere bestaan nog slechts als wrak. Wij menen dat geen enkel van deze vaartuigen volledig scheepsbouwkundig beschreven is. Het is vanzelfsprekend niet de bedoeling dit gedurende deze korte spreekbeurt te doen. Enkel de meest gekende schepen in onze streken nl. de hoogaars en de hengst zullen wij even dichter bekijken. Van de andere schepen vermelden wij enkel de meest karakteristieke bijzonderheden, vindplaats, enz.

Er is getracht de meest oorspronkelijke types te noteren, hierbij rekening houdend met eventuele degeneratie.

Wij behandelden in het bijzonder de vissersschepen en de boten, zodat sleepschepen voor transport van goederen als b.v. : de baquet de Charleroi, de Waal en andere niet besproken worden.

## DE HOOGAARS

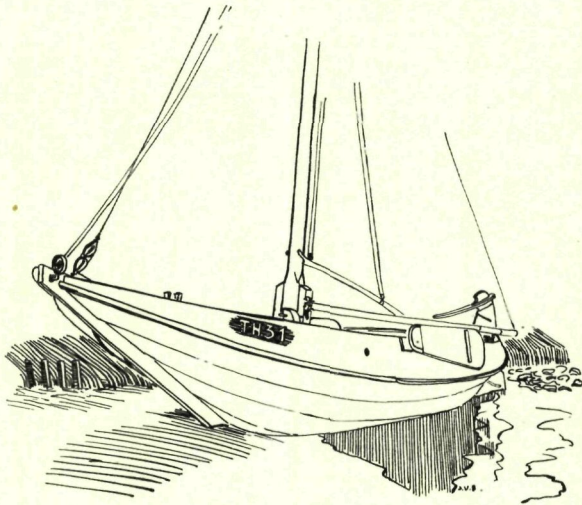
Bij de hoogaars onderscheiden wij twee voorname types en wel de Arnemuidenaar en de Tholense hoogaars.

De Arnemuidenaar, die het oude spriettuig voerde, is nu in zijn oorspronkelijke staat niet meer in de vaart. Alle zijn van motorkracht

voorzien, waardoor het eigenaardige tuig verdwenen is en de romp verbouwd.

Gelukkig zijn van deze schepen ruime aantekeningen gemaakt door de heer Maurice Seghers.

De Tholense hoogaars bestaat echter nog wel in originele staat met tuig en zonder motor. De beste in hun soort worden voor jachtombouw aan de man gebracht.



THOLENSE HOOGAARS

De Tholense hoogaars voert het gewone gaffeltuig, met vaste of met klappende mast.

Het voorschip is overdekt tot aan de mast. Daarachter bevindt zich de open ruimte of ruim voor de vracht. Dan volgt de roef en in het achterschip is de stuurkuip.

Deze onderverdeling is grosso modo bij de meeste Scheldescheppen terug te vinden.

De huidige hoogaarsen meten van 12 tot 13 meter en soms meer. Zij zijn dus langer dan de oudere types die meestal de 10 meter niet te boven gingen.

Het vlak van een hoogaars is aanzienlijk smaller dan de breedte op de berghouten. Het is druppelvormig met de brede kant naar voor

gericht. Dit is oorzaak dat de romp in het voorschip zeer zwaar wordt met een bijna recht vlak aan de voorsteven.

Het vlak loopt naar achter op een punt uit.

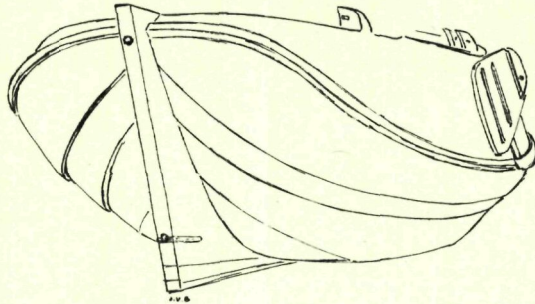
Bij de Tholense hoogaars is de bodem van het vaartuig in het voorschip nooit opgebrand, in tegenstelling met de Arnemuïdenaar die dat soms wel heeft.

Het brede vlak heeft zijn belang. De hoogaars heeft een sterk overhangende steven waardoor het zwaartepunt van het vaartuig zich erg voorlijk bevindt. Omwille van de stabiliteit is het nodig, dat het gewicht opgevangen wordt door het nodige drijfvermogen. Vergeleken met de oudere hoogaars is de huidige veel zwaarder in het voorschip, waardoor dit ook meer diepgang heeft. Bij de oudere is het vlak ten andere ook veel minder breed in het voorschip.

Sommige hoogaarsen hebben, gezien in driekwart van vóór, een constructiefout of beter een æsthetische fout, waardoor het mooie verloop der lijnen gestoord wordt. Even voorbij de boegen en naar vóór toe heeft het berghout neiging om terug naar beneden te wijzen in plaats van de zacht gebogen lijn naar de voorsteven te volgen. Men zegt dan dat de hoogaars « druppelt ». Oorzaak hiervan is, dat de romp op die plaats niet vol genoeg is met als gevolg dat het dek iets te smal wordt en het opboeisel hierdoor niet breed genoeg kan genomen worden.

De hoogaars wordt gewoonlijk overnaads beplankt met eikenhout van 5 cm. (2 duim) dik. De planken staan gewoon tegen de steven aan en worden vastgehouden door de zware wrangen. Hier wijkt de bouwmethode af van de gewone constructie op die plaats waar normaal een binnensteven gebruikt wordt voor het vasthouden der gangen.

Weinige schepen van hetzelfde type — en dit is ook met de hoogaars het geval — zijn identiek hetzelfde, ook niet als ze van dezelfde werf komen. Dit stelt men vast aan de verschillende onderdelen van de romp en in de plaatsing ervan. Zo worden de ankerspillen op verschillende manieren geplaatst. Bij de ene vindt men de rol boven de put in het voorschip, bij de andere op de voorkant van de voorplecht. In het eerste geval wordt de rol vastgehouden door twee standaarden, die tegen de binnenkant van het opboeisel bevestigd zijn. De put dient dan als kettingbak. In het tweede geval wordt de ankerspil eveneens door twee standaarden vastgehouden, doch deze staan dan op het voordek, aan de zijkant gesteund door een knie vast aan het



THOLENSE HOOGAARS MET  
ROND ACHTERSCHIP

opboeisel, aan de achterkant door een metalen knie vast op het dek. De rollen op de hoogaarsen die nu nog varen, worden bewogen door een « rakkejak ». De gaten voor de oudere handspaken zijn echter nog aanwezig.

Het dek is aan de achterkant afgesloten door de mastbank. Deze zware dwarsligger is aan beide zijden van het schip in een extra zware knie ingewerkt. Het dek ligt voor een deel op de mastbank en wordt afgezoomd door een waterlijst. Onder de mastbank is het ruim dichtgeplankt-zonder ingang. In de mastbank is een opening uitgespaard waarin de mast vastgehouden wordt door middel van de twee mastkaken. Het geheel wordt door een metalen beugel op zijn plaats gehouden. Aan de bovenzijde van de mastkaken is een nagelbank gebout, waarin ook de lummel voor de zeilboom zit. In het ruim bevinden zich verder als verbandmiddel 6 knieën waarvan de zwaardknie de zwaarste is. Op de zwaardknie is een ijzeren band gebout aan wiens uiteinde de zwaardbout gehaakt kan worden. Het langwerpige zwaard wordt tegen het kantelen aan de achterzijde gesteund door een « conter-hamer ».

De knieën, die altijd uit twee stukken gegroeid hout gemaakt zijn, passen nauwkeurig tegen de verschillende vlakken van de overnaadse beplanking aan.

Achter het ruim bevindt zich dan de roef voor het verblijf van de schipper. Aan de achterzijde van de roef liggen als dwarsverband drie zware balken op elkaar waaraan de overloop voor het grootzeil vast is.

Het achterschip van de hoogaars staat breed uit, wat, gezien het scherpe uiteinde van het vlak, een moeilijke constructie meebrengt. Het opboeisel is hier zeer smal geworden en is vast aan een massieve weger. Hierop is een klein plechtje aangebracht, waartegen aan de voorkant de « knecht » ligt. In de stuurkuip bevinden zich nog twee zware wegers die op de achtersteven vast zijn en die de stevigheid en de vorm aan het achterschip geven.

De hoogaars heeft een zeer karakteristiek achterschip. Het vlak blijft tot achter toe plat of soms lichtjes omhoog gebrand. Zeer typisch is het verloop van de onderkant van het opboeisel. Bij de gewone hoogaars is de onderkant in een matige S-vorm gesneden wat het mogelijk maakt — gezien de constructie van het achterschip — een mooi verloop te waarborgen naar het breder wordende opboeisel in het middenschip.

Sommige hoogaarsen hebben echter een achterschip, het zogenaamde boeiergat, of, zoals het in Tholen heet, een « ronde konte ». Het berghout heeft dan een sterke S-vorm. Het vlak is aan de achterkant omhoog gebrand, terwijl de kimgang hier gladboordig tegen aan ligt. De andere gangen zijn verder gewoon overnaads gelegd. Deze constructie heeft men toegepast om de snelheid op te drijven.

Men heeft ook gladboordige hoogaarsen gebouwd. Over het algemeen hebben zij dezelfde vorm als de gewone hoogaars. In het achterschip echter vertonen de spanten sterk holle vormen, wat dus afwijkt van de gewone bouwwijze. Naar vóór toe gaat het holle profiel geleidelijk naar het rechte plan over. De holle spantvorm op die plaats komt bij de hoogaars nog wel meer voor, maar echter niet zo uitgesproken als bij deze gladboordige.

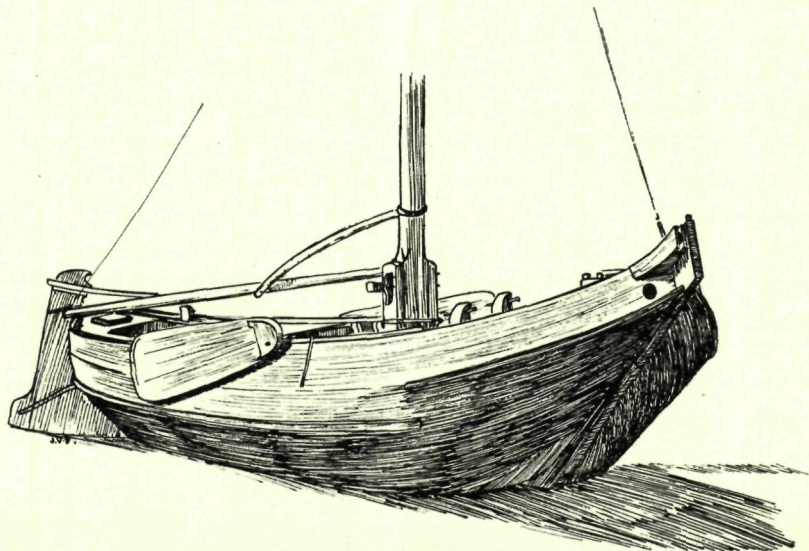
In profiel gezien vertoont de hoogaars een zeer gestrekte vorm, naar het elegante toe. Het zware voorschip ligt enigszins dieper dan het lichtere achterschip. Het gevolg hiervan is, dat men het roer kan laten « vissen », d.i. het steekt onder het vaartuig uit, waardoor dit beter bestuurbaar wordt. De hiel van het roer steekt echter niet lager dan de diepgang van het voorschip waardoor vastlopen vermeden wordt. Bij het droogvallen schuift het langs een stang omhoog tot op gelijke hoogte met het vlak, alhoewel het door middel van een talie nog hoger kan geplaatst worden.

Het roer heeft een welbepaalde karakteristieke vorm, die echter verschillend is van deze van de Arnemuidenaar. Bij de Arnemuidenaar zijn de lijnen sterk uitgesproken en vertonen meer bolle vormen.

## DE HENGST.

Een ander Scheldevaartuig, dat ongeveer hetzelfde bedrijf uitoefent als de hoogaars nl. de mossel- en oesterkweek, is de hengst.

De hoogaars en de hengst bevaren dezelfde wateren en vertonen dan in enkele onderdelen enige gelijkenis. Het is echter verkeerd te zeggen, dat ze op elkaar gelijken. Zo zegt Lelong o.a. : « Ce bateau ressemble à l'hoogaarts sauf que ses flancs rentrent moins et que son avant est moins élané ». Lelong begint dus een vergelijking te trekken door de verschillen aan te halen. Er zijn er bovendien nog veel andere. De hengst lijkt maar op een hoogaars alléén door de vorm van het vlak. De voorsteven onderscheidt zich zeer duidelijk door zijn veel steilere hoek en door het veel zwaardere bovenende. De hengst wordt gladboordig beplankt, behalve één plank en bij sommige schepen twee. Eén der gangen, die aanvankelijk in het voorschip onder het berghout zit, gaat in de boegen deel uitmaken van het opboeisel. Het berghout wordt hierdoor onderbroken en wordt één plankbreedte lager geplaatst. Het opboeisel vertoont op de naad der twee samenstellende gangen een lichte knik, die zeer typerend is. Het achterschip heeft verder niet de minste overeenkomst met dit van een hoogaars en het roer heeft een gans andere uitsnede. De onderverdeling der ruimte in een hengst en een hoogaars kàn dezelfde zijn, maar is dat dikwijls niet en



HENGST

vertoont merkelijke verschillen. Ook de zwaarden zijn van een enigszins andere vorm.

De constructie van een hengst is ten andere veel moeilijker dan die van een hoogaars, doch het is eigenaardig vast te stellen dat de hoekige vorm van de hengst het mogelijk maakt met betrekkelijk weinig houtverlies te werken, waardoor de bouw goedkoper wordt en het vaartuig ten volle aan de eisen voldoet, die gesteld worden voor het bevaren van de Zeeuwse stromen. De hengst is zelden langer dan 12 meter.

De jongere hengsten hebben alle een opgebrand vlak. De verbinding tussen vlak en voorsteven is van bijzonder maaksel. Een eigenaardigheid, die men nu nog slechts zelden vindt bij de hengsten maar die vroeger veel voorkwam, is het gebruik van een huidplank, die van het voorschip vertrekkend, ter hoogte van de mastbank op niets uitloopt. Deze plank is altijd overnaads gelegd. Bij de laatste hengsten was deze bouwwijze niet meer toegepast, maar lag de plank gladboordig en liep een heel eind achter de mastbank verloren. Zij was soms in het geheel niet onderbroken, zodat zij dus tot tegen de achtersteven kwam.

Wij kunnen ons een denkbeeld geven van de stielvaardigheid van de bouwers van deze schepen als wij weten, dat bij sommige hengsten de zandstrook tot 85 cm. breed is en 5 cm. dik. Men vraagt zich ook af waar zij zulk hout vandaan haalden.

Bij de hengst is de ankerspil altijd boven op het dek geplaatst tussen twee standaarden. Het dek ligt betrekkelijk laag zodat het opboeisels ongeveer tot kniehoogte reikt.

De hengsten van de Oosterschelde voeren altijd een stokanker en een dreganker mede, die ze afwisselend gebruiken naargelang de soort ankergrond.

Gezien in profiel, geeft de hengst een stevige, forse indruk, door de steile helling van de steven en het hoekige voorschip. Plaatsing en behandeling van het roer voldoen aan dezelfde eisen als bij de hoogaars.

## DE THOLENSE SCHOUW

Een platbodem, die men nu op de Zeeuwse stromen nog slechts hoogst zelden aantreft, is de Tholense schouw ook genoemd « Bergense schouw ». Slechts één enkele is naar mijn weten nog drijvend,

doch is helemaal in originele toestand zonder motor of andere toevoegingen. Wij moeten er echter bijvoegen, dat het vaartuig niet tot de mooiste in zijn soort behoort. De schouw is gebouwd volgens de constructie-methode in gebruik bij de aken. Het vlak loopt in vóór- en achterschip naar boven op tot onder het berghout, dat op die plaats praktisch tegen de bovenkant van het vóór- en achterschip ligt. De constructie van de schouw is zeer eenvoudig en goedkoop. De zijkanten bestaan slechts uit twee overnaads aangebrachte gangen, die tegen de oplopende bodem vastgemaakt zijn. Verhoudingsgewijs heeft de schouw een zeer breed opboeisel, dat naar de vóór- en achterkant zeer smal toeloopt en tegen een halfronde massieve weger valt. Ieder plan van de romp van de schouw loopt om zo te zeggen in één punt samen in het vóór- en achterschip.

De mast staat zeer ver naar vóór.

De onderverdeling van het vaartuig is dezelfde als bij de hoogaars.

De lengte van deze vaartuigen is zelden meer dan 10 meter.

Vroeger waren er in het haventje van Philipine ook schouwen van hetzelfde type. Enkele hadden hetzelfde achterschip als een hoogaars. Ook het roer vertoonde veel overeenkomst met dit van een hoogaars. Het waren zeer elegante scheepjes.

Onder de schouwen waren er ook, die een voorsteventje hadden. Dit was echter buiten op het voorschip geplaatst en vormde geen verbanddeel van het schip. Het diende enkel als wrijfhout en bewees ook een weinig dienst als loefhouder.

De ankerspil van de schouw is van zeer eenvoudig model en niet meer dan een rond stuk hout, waarin de vierkante gaten voor de spaken en de tanden voor de pal. Met de uiteinden zit de spil in een zware klos, die aan de binnenkant van het opboeisel vast is. Over de beide bovenkanten van het opboeisel ligt vóór de ankerspil een soort bettingbalk. De ankerkabel of ketting glijdt door een ingekeepte balk, die rechtstandig in het voorschip aangebracht is.

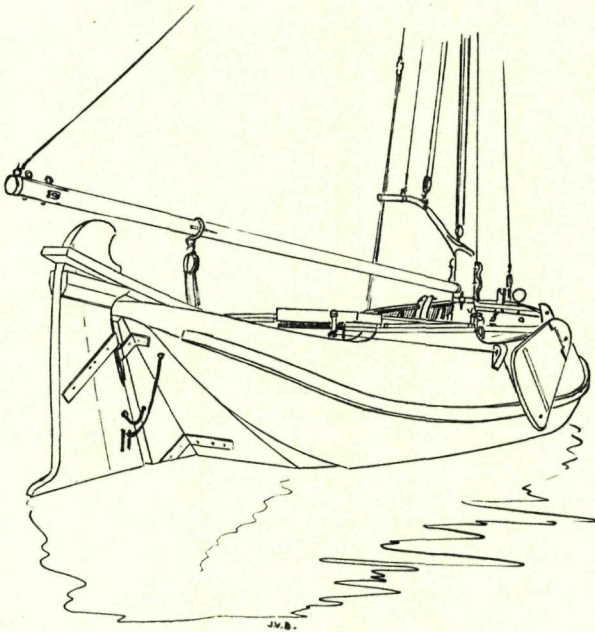
Het voordek van deze schouw ligt zeer laag, zodat men een betrekkelijk hoge verschansing heeft. Het dek bestaat uit losliggende planken, zodat het hele voorschip desnoods als ruim kan gebruikt worden. Volgens de heer Maurice Seghers mij mededeelde was het voordek bij de hem bekende schouwen altijd vast.

Achter het dek bevindt zich de mastbank, die op hetzelfde niveau van het dek geplaatst is en bijgevolg zeer diep in het schip ligt. De

ruimte tussen onderkant mastbank en bovenkant vlak bedraagt slechts 70 cm.

Zeer eigenaardig is het « derde handje », dat achter tegen de mastkaken vast is en gebruikt wordt om de mast te strijken. Hiervoor is tegen de voet van de mastkaken een soort drieschijfsblok aangebracht, terwijl in de voet van de mast eveneens drie schijfgaten zijn. Een tamelijk zware ketting is door de schijfgaten geschoren met vast part aan de mastvoet. Deze lier moet in staat zijn zwaar werk te verrichten, maar het is ons niet recht duidelijk, waarom zulk zwaar werktuig nodig is om een toch betrekkelijk lichte mast te bewegen. Het grootzeil is echter tamelijk groot, doordat de mast zeer voorlijk staat. Door de lage ligging van de mastbank vormt het onderende van de mast een korte hefboom voor de mast, die aan de onderkant niet verzwaaard is met een tegenwicht. Hierdoor moet tamelijk grote kracht uitgeoefend worden om de mast te behandelen, wat het gebruiken van deze zware lier zou verklaren.

Het roer van een schouw van dit type kenmerkt zich door de tamelijk zware roerkop, die enigszins naar voor valt om zodoende aan te sluiten tegen het achterschip. Het kan gehezen worden door



THOLENSE SCHOUW

middel van een touw, dat door de oplopende bodem van het achterschip geschoren is en door een gat in het roer steekt. Het roer is niet voorzien van een schuifstang maar van tamelijk lange vingerlingen, zodat het daar vrij kan over glijden.

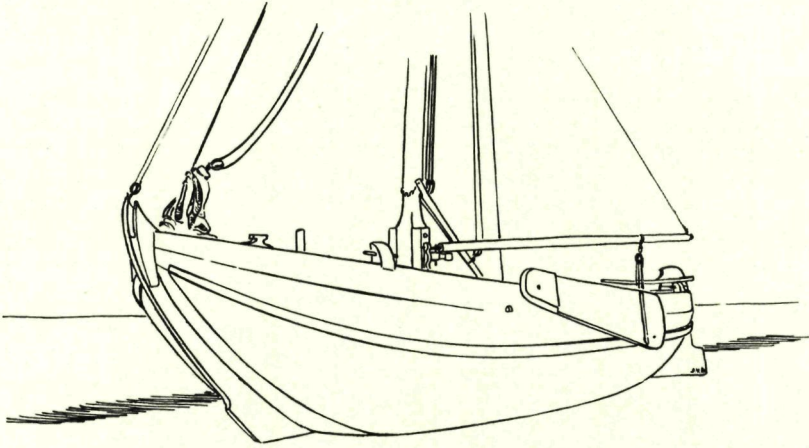
Vóór enkele tijd zag ik in de verzande haven van Bouchaute een vaartuig liggen dat « schouw » genoemd werd. Het leek ons eerder een gedegeneerd type te zijn, waar men nog slechts de schouw kon uit erkennen door de gebruikte bouwwijze. De oplopende bodem was in het voorschip behouden maar in het achterschip halverwege beëindigd en door een spiegel afgesloten. De beplanking was zoals bij de echte schouw behalve dat de gangen in het achterschip tegen de spiegel lagen in plaats van tegen de oplopende bodem. Het voorschip was aan de bovenkant afgesloten met een kleine spiegel, terwijl het opboeisel bijna rechtstandig, gladboordig uit verschillende stroken van vóór naar achter liep, over de ganse lengte even breed blijvend. Alleen het voorschip was overdekt en werd gebruikt als woonruimte voor de opvarenden. Toegang werd verkregen door een luikje. Het opboeisel was over de lengte van het dek een twintigtal centimeter verhoogd. Achter de mast was het vaartuig open en enkel voorzien van een zware doft voor de zeilschoot. Het roer geleeek op dit van een hengst.

## DE BOEIERAAK

De boeieraak, van Friese afkomst, werd vroeger ook op de Zeeuwse stromen gebruikt voor de oesterkwekerij. Nu is dit type totaal verdwenen behalve één wrak, dat wij in Zeeland ontdekten. De benaming boeieraak is wel een beetje verwarrend, want het vaartuig heeft eigenlijk niets van een boeier doch wel van een aak, daar het volgens het aakprincipe gebouwd is.

De benaming boeieraak is nog aan een ander vaartuig gegeven nl. aan een vrachtvaartuig met luiken en roef : de Ijselaak of boeieraak. Van deze vaartuigen, die altijd in staal gebouwd werden, vinden wij een afbeelding in Van Kampen's « Schepen die voorbij gaan ».

De boeieraak, gebruikt voor de oesterkweek, heeft een geheel vlakke bodem met oplopend voor- en achterschip, dus naar de bouwwijze der aken. In tegenstelling met de meeste andere schepen van deze soort is de boeieraak op stevens gebouwd. Zij zijn er dus niet tegenaan



BOEI ERAAK

geplaatst, zoals dit bij sommige schouwen b.v. wel het geval was. Bij de boeieraak maken de stevens wezenlijk deel uit van de verbanddelen van het vaartuig.

De boeieraak is gladboordig beplankt. Typisch is het laagliggende berghout.

Het opboeisel, dat uit verschillende delen samengesteld is, is in het middenschip vlak gehouden. Naar het vóór- en achterschip ver- toont het gaandeweg een lichte knik. Het opboeisel helt slechts weinig naar binnen. Aan het voorschip valt het in hetzelfde plan als de oplo- pende bodem en vormt aldus één lijn met het vlak. De mast staat ook zeer voorlijk evenals bij de schouw. De onderverdeling in de romp komt overeen met die van een hengst, een hoogaars en een schouw. Het roer gelijkt enigszins op dit van een hoogaars zonder daarom van de- zelfde tekening te zijn.

De ankerspil is van zeer eenvoudige constructie. In het voorschip is een klein plechtje van zwaar hout aangebracht, dat ook aan de achterzijde afgesloten is. Twee standaarden, die de rol dragen, steunen hier tegen, terwijl ze aan de zijkant tegen een knie leunen, die tegen het boord vast is. De standaarden staan los op het dek maar worden ter plaatse gehouden door een metalen knie, die aan de achterkant van de standaard vast is en draaibaar aan dek bevestigd is. De spil kan dus neergeklapt worden naar achter.

## DE BLAZER

De blazer, die nog slechts zelden gezien wordt, hoort eigenlijk thuis in Noord-Holland. Het vaartuig wordt hoofdzakelijk gebruikt voor de visserij in de zeegaten. Het is dan ook een imposant schip met volle, zware vormen.

De blazer wordt algemeen als een verbeterde botter aangezien en sommige auteurs vermelden zelfs dat hij op de botter gelijkjt. Deze gelijkenis is naar onze mening maar zeer matig.

Opmerkelijk is het laagliggende berghout en het bijgevolg brede opboeisel, dat echter naar achter geleidelijk smaller wordt.

Het roer is van eenvoudige tekening.

Het schip is gewoonlijk alleen vóór de mast overdekt, terwijl er achter een grote open ruimte is, dit zoals bij de botter. Er zijn echter ook blazers, die in het achterschip een roef hebben, zoals dit bij de hoogaars en de hengst gebruikelijk is. Opvallend is, dat de blazer — alhoewel onder de platbodems gerekend, — toch op een kielbalk gebouwd is en dus niet voldoet aan de kenmerken van platbodems, zoals wij deze hierboven opsomden.

Het achterschip van een blazer wijkt in bouw tamelijk af van de gewone manier in gebruik bij deze kleine vaartuigen. De spanten in het achterschip vertonen een uitgesproken S-vorm wat een zeer fraaie vorm geeft. Naar het voorschip verloopt deze S-vorm geleidelijk tot de gewone bolle lijn.

## DE BOTTER

Een schip, dat ook tot de platbodems gerekend wordt, alhoewel vele ook op een kielbalk gebouwd zijn, is de botter. De botter is een zeer bekend vaartuig, waarvan talrijke modellen bestaan. Wij kunnen ons moeilijk de Zuiderzee of het IJselmeer voorstellen zonder de silhouet van de botter. Alhoewel er nog een aantal van in de vaart zijn, verdwijnen zij toch stilaan en het is nog hoogst zelden dat een nieuwe botter van stapel loopt, behalve dan voor de jachtbouw. De botter is een uitstekend zeeschip met zeer elegante lijnen. Tegenwoordig zijn de meeste van een lichte motor voorzien, maar er wordt nog gezeild bij iedere gunstige gelegenheid.

De botter heeft door zijn hoog voorschip weinig last van overslaande zeeën, terwijl het lage achterschip het behandelen der netten

zeer vergemakkelijkt. De botter heeft een smal opboeisel, dat in het vóór- en achterschip zéér smal uitloopt. Het roer is tamelijk breed en soms versierd met een « prins » d.z. de oranje, blanje, bleu-kleuren. Hetzelfde ornament werd ook in het achterschip onder de roerknecht geschilderd en tevens boven het deurtje dat toegang geeft tot het vooronder.

De botter is van zware constructie. Het voorschip is gans overdekt, terwijl achter de mast een grote werkruimte is, waar zich ook de beun bevindt. De beun loopt over de ganse breedte van het vaartuig. In de beun zijn geen spanten maar enkel drie zware schotten als dwarsverband. Een zeer eigenaardige constructie is, dat deze schotten soms door de buitenbeplanking steken, zodat men op die plaats de koppen van deze schotten aan de buitenkant van het vaartuig ziet. Op de deken der beun staan dan een zestal knieën, die het nodige dwarsverband waarborgen.

De mast van een botter, die zeer zwaar is, wordt niet zijdelings gestaagd en ook niet achterwaarts. Daarom is de mastbank extra gesteund aan de voorzijde, door een speciale knie die de naam « voordewinder » draagt. Nog een typische constructiemaniër is het gebruik van één der knieën als zwaardbolder. Deze knie is hiervoor langer gelaten dan de overige.

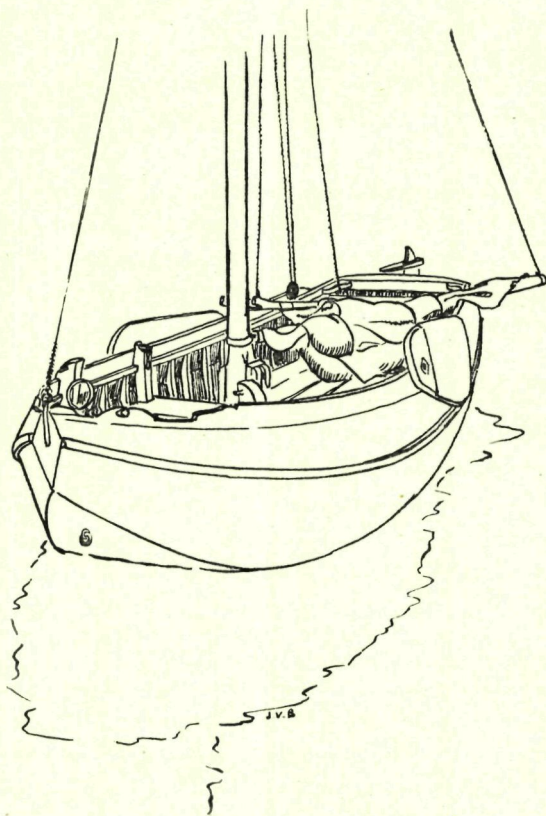
Het voordek van de botter ligt zeer hoog, waardoor in het vooronder zeer grote ruimte ontstaat. De ankerspil, van eenvoudig maaksel, steunt boven op het boord en wordt ter plaatse gehouden door twee klampen van bijzondere vorm.

Typisch zijn tevens de « mannings » of « mannetjes » die tegen het opboeisel en berghout op het voorschip aangebracht zijn.

Het achterschip is aan de achterkant afgesloten door een schot en een klein plechtje waarvóór de roerknecht ligt.

Vóór het schot, waarin altijd een rechthoekige opening is, ziet men verschillende constructies voor de overloop. De bank, waarop de schipper gedurende het zeilen staat om over het hoge voorschip te kunnen zien, wordt gemaakt uit zwaar hout, soms extra gesteund door knieën. De overloop bestaat uit een ijzeren stang, die aan de voorkant van de bank bevestigd is. Een andere manier is, dat de bank voorzien is van een gleuf waarin een ring vrij kan glijden. Een volgende bouwwijze is het uitsparen van een ruimte in de bank waarin de overloop vastgemaakt wordt. Tenslotte plaatst men gewoon een oog in één der wegers even voor de bank.

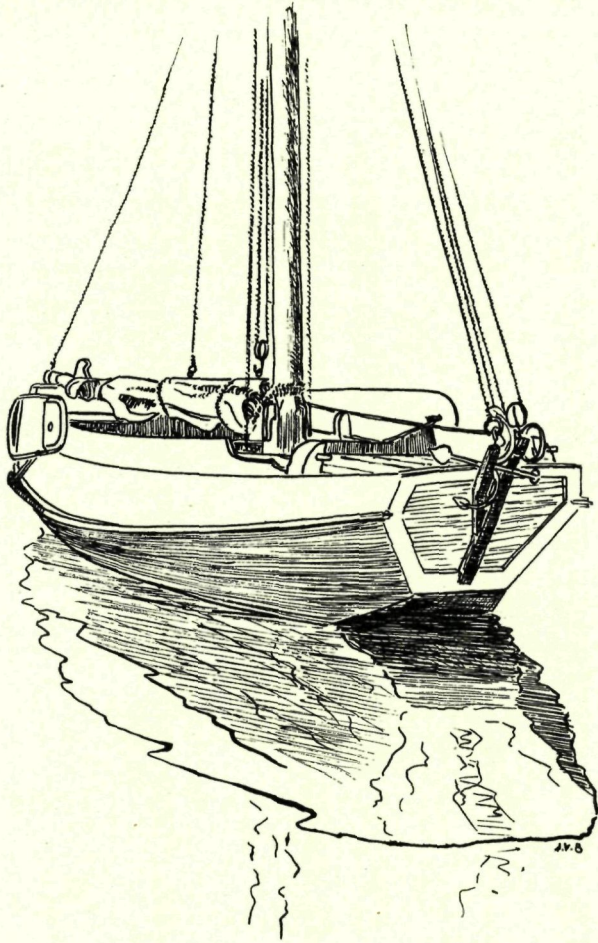
De gewone botter meet zowat 13 meter. Er zijn er echter die langer zijn en ook enige afwijking in de constructie vertonen. Zo heeft men de kwak die reeds tamelijk zeldzaam wordt. Een kwak meet tot 16 meter en is buiten de afmetingen ook nog van de gewone botter te onderscheiden door de stand van de mast. Waar bij de gewone botter de mast achter de waterlijst staat, plaatst men bij de kwak de mast vóór de waterlijst, zodat deze op de uiterste rand van het dek ligt, terwijl de mast meer naar het vooreinde van het dek schijnt te staan <sup>(1)</sup>.



ENKHUIZER SCHOUW

---

(1) Volledige technische beschrijving v/e botter met plan en detailtekeningen in « De Modelbouwer », Maandblad voor modelbouw en liefhebberijtechniek; Amersfoort, 1951.



LEMSTER SCHOUW  
(Zuiderzee Museum)  
Enkhuizen

DE ENKHUIZER SCHOUW.  
DE LEMSTER SCHOUW.

Op het IJselmeer komt vandaag nog een andere platbodem voor, die echter ook zeldzamer wordt : de Enkhuizer schouw. Het is een gladboordig vissersvaartuig, gebruikt voor de visserij, en is gebouwd zoals de aken nl. met oplopend vlak. Het zijn kleine vaartuigen van

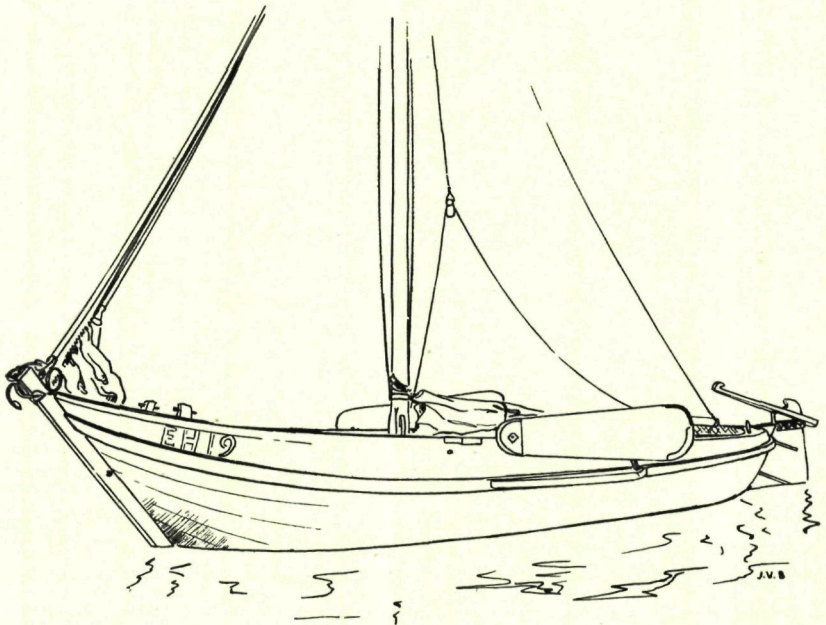
eenvoudige en goedkope constructie. Vlak, zijkant en opboeisel komen in het voorschip samen tegen een klein ruitvormig spiegeltje. De achterkant van het vaartuig is afgesloten door een grotere vlakke spiegel.

Sommige dezer scheepjes zijn helemaal open, andere hebben een plechtje van aan de voorkant tot aan de mast.

Een ander type is de Lemster schouw. Deze heeft een meer kistvormige bouw. Vóór- en achterschip zijn afgesloten door een grote platte spiegel, wat dus een zeer gemakkelijke constructie is. Deze schouwen, ook gebruikt voor de visserij, hebben bijna altijd een dek vóór de mast. (Een exemplaar van deze vaartuigen bevindt zich in de verzameling van het Zuiderzee-museum te Enkhuizen alsook een hengst, hoogaars e.a.).

## DE PLUUT

Een platbodem, eveneens in de vaart op het IJselmeer doch waarvan er slechts enkele bestaan, is de pluut, ook genoemd pluut. Het is een vaartuig dat niet algemeen bekend is. Verschillende personen bij wie wij ter plaatse navraag deden, noemden het een bottertje.

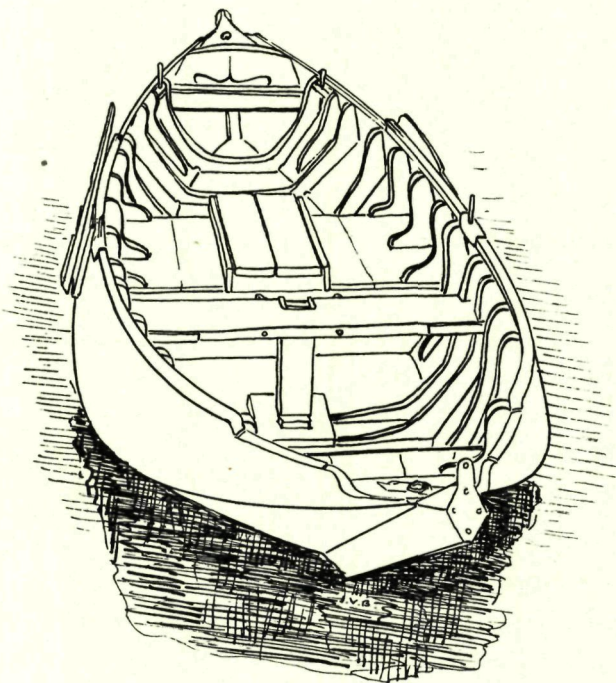


PLUUT

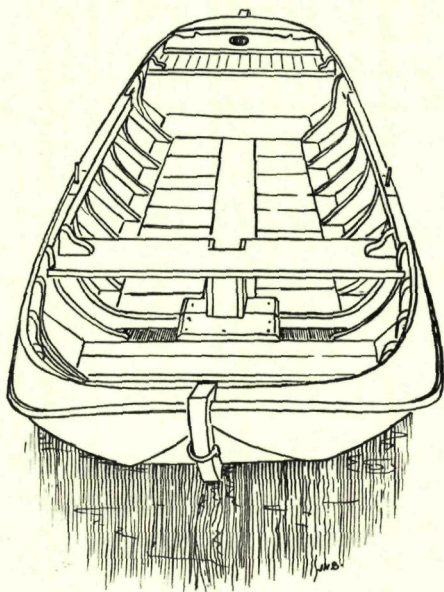
Afgezien van de andere vorm van het voorschip, is het vaartuig verder op dezelfde manier als de botter gebouwd. Het voorschip heeft echter een rechte vallende steven, die sterk aan de schokker doet denken. De beplanking is gladboordig. Op het opboeisel, is van de voorsteven tot aan de achterkant van het opgehaalde zwaard, een dik dolboord gelegd. In het voorschip geeft dit de indruk dat het opboeisel hier een knik heeft, daar het dolboord aanvankelijk in een ander plan dan het boeisel ligt. Roer en tuig is hetzelfde als bij de botter. De pluut meet zowat 9 meter.

### DE PUNTER.

Ook bij de boten zijn talrijke platbodems te vinden. Een zeer typische boot, waarmede de visserij beoefend wordt, vinden wij in Overijsel. Het is de bekende punter. Met deze boten wordt gevist op de Zwarte Waal, de Beulaker, de Wijde Ee, enz. Buiten deze vispunter bestaat er nog de vrachtpunter, die vooral te Giethoorn in gebruik is.



PUNTER



FRIESE BOOT

De vispunter is ongeveer 6 à 7 meter lang. Het vaartuig heeft een volkomen plat vlak waarop de rechte vóór- en achtersteven sterk overhellend geplaatst zijn. Het vaartuig is gladboordig beplankt. Het opboeisel loopt in vóór- en achterschip op niets uit. Er is geén berghout. Het vaartuig heeft — gezien in profiel — een sterke gelijkenis met de hoogaars, alhoewel het achterschip van een andere constructie is. De gehele bouw komt echter sterk met die van de hoogaars overeen wat de vorm betreft. Het roer heeft de typische vorm, die men bij de meeste schepen in die streken aantreft o.m. ook bij de schokker.

Met deze vispunter wordt gezeild. De mast wordt gewoon in een mastkoker geplaatst, die in een uitkeping van de mastbank gemaakt is. Het tuig bestaat uit het oude spriettuig, dat men ook nog in Friesland gebruiken ziet op schouwen en Friese boten.

In het midden van de boot bevindt zich de beun met een lage keel.

In het achterschip is een kleine bank.

De zwaarden zijn opgehangen aan een bout, die door het opboeisel gestoken is en met een haak in een uitgeholde plank aan de buitenkant van de boot in het oog van de zwaardbout gepikt is.

## DE FRIESE BOOT

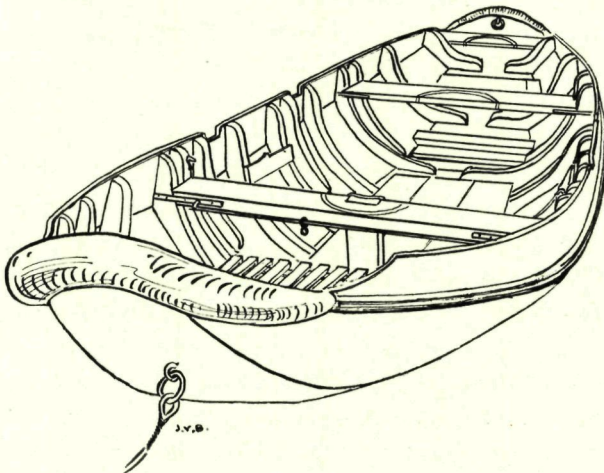
Een platbodem, die men vooral in Friesland aantreft, is de Friese boot. De Friese boot wordt gebruikt voor de visserij op het Snekermeer en aanpalende wateren, voor het vervoeren van landbouwproducten en ook voor de ganzenjacht. Men noemt het dan ook in het Fries : een « wildsjitter ». Voor de jacht is het vaartuig uitgerust met een groot ganzenroer, dat op de voorsteven steunt. De jager ligt plat in het vaartuig terwijl de riemen, die met een oogbout over een stang in het boord zitten, vrij naast de boot drijven.

De Friese boot is van hetzelfde type als de tjotter en het Fries jacht. De vorm is echter gestrekter en de verhouding van lengte tot breedte is veel groter.

De boot heeft een platte bodem, die in vóór- en achterschip tegen de stevens oploopt. De beplanking van de zijkant is uiterst eenvoudig daar de boot sterk weggeveegde vormen heeft.

Het roer is van een echte Friese tekening.

Het tuig is het Friese spriettuig. Een eigenaardigheid is, dat de Friese boot over slechts één zwaard beschikt, dat bij het over stag gaan telkens moet verplaatst worden. De Friese boot heeft dit gemeen met de oudere punter, waarbij dit eveneens het geval was. De meeste Friese boten hebben echter tegenwoordig twee zijzwaarden, die dan ook een andere vorm hebben. Zij zijn veel ronder en van dezelfde vorm als deze van de tjotter en het Fries jacht.



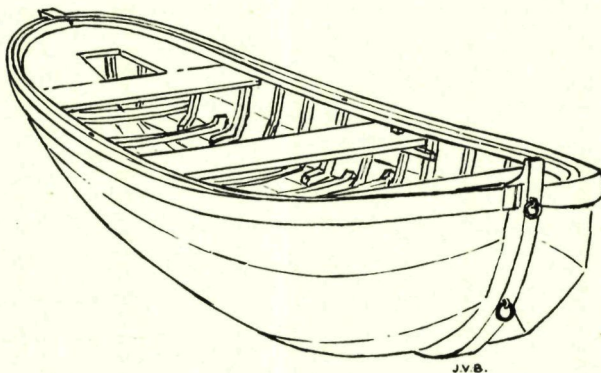
HOLLANDSE BOOT

## DE HOLLANDSE BOOT

Ook de Hollandse boot wordt zeldzamer en zeldzamer. Deze platbodem is gebouwd volgens het aakprincipe dus met oplopende bodem, die het vaartuig aan beide uiteinden afsluit. Zij is gladboordig beplankt. Het opboeisel is zeer smal en loopt aan de uiteinden op niets uit.

De Hollandse boot werd vroeger gebruikt als bijboot voor binnenschepen, maar is tegenwoordig verdrongen door de metalen bijboten. Nochtans wordt deze boot ook als zelfstandig vaartuig gebruikt en voert een spriettuig. De voorste doft is dan als mastbank ingericht, terwijl aan de voorkant ervan de overloop voor de fok zit. De Hollandse boot is voor het zeilen voorzien van brede, ronde zwaarden.

In Nederland ziet men de Hollandse boot nog veel gebruiken door vissers, dit om haar stevigheid en stabiliteit.



BRABANTSE BOOT  
(Brabander)

## DE BRABANTSE BOOT.

De Brabantse boot is in onze streken nog zeer vaak te zien, eveneens als bijboot voor binnenvaartuigen. Het is een zeer robuust scheepje met vlakke bodem en ronde vormen. Haar constructie komt — wat de beplanking aangaat — min of meer overeen met de Friese boot, doch de vorm is niet zo gestrekt en de Brabantse boot heeft ook een groter vrijboord, ingevolge de te bevaren wateren. Men ziet er de lijnen in van de Brabantse en Vlaamse scheepsvormen. Voor het oogenblik wordt de Brabantse boot nog gebouwd in Boom, Niel en

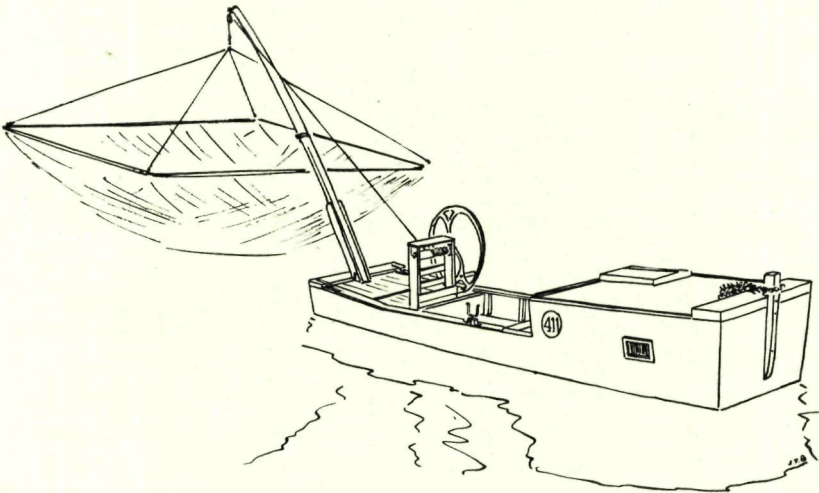
Baesrode, maar nog enkel op bestelling. De boten die afgedaan hebben worden meestal door ijzeren vletten vervangen.

Typisch bij de « Brabander » is het hoogliggende berghout, waardoor een opboeisel verval.

### DE « VISBOOT »

Een zeer typisch vaartuig, dat niet precies uitmunt door mooie lijnen of enige scheepsbouwkundige bijzonderheid, vindt men in onze streek en voornamelijk op de Nethe. Het is een gewoon pontje, gebruikt voor de visserij, alhoewel het ter plaatse « visboot » genoemd wordt. Vroeger werd het gebruikt op de Nethe en ook op de Rupel o.a. te Rumst. Naar wij konden vernemen waren deze pontjes reeds in gebruik vóór 1900, en wel onder de huidige vorm. Enkele ervan waren aan de voorkant iets smaller gebouwd. Men vist er 's nachts paling, en witvis mee en vóór de bevuiling van de Nethe ook bot. Voor het ogenblik zijn er nog een 40-tal drijvend. Ze zijn geschilderd in diverse kleuren : groen, rood, grijs, blauw, zwart, wit of combinaties van deze kleuren.

Typisch is dat elke visser zijn eigen schuitje bouwt. Zij zijn alle 6 meter lang. Het vlak is plat, maar aan de uiteinden een weinig



KRUISNETVISSER (visboot)  
van Lier

opgebrand. De beplanking is gladboordig en waaiert naar buiten uit. Op de voorkant is een roefje getimmerd waarin geslapen wordt, in afwachting van een gunstige tij. Vóór de roef is een roeibankje en op het boord bevinden zich de dollen. In het voorschip, en enigszins uit het midden staat een liertje met groot wiel voor het behandelen van het kruisnet, dat 4 meter bij 4 meter meet. Vóór de lier is een beun die zo breed is als het vaartuig. Daarna volgt een klein plechtje en op de uiterste achterkant staat dan de paal met blok aan de bovenkant voor het kruisnet.

Wij menen, dat hiermee de voornaamste platbodems in de Lage Landen vernoemd zijn. Mogelijk zijn er nog andere soorten te vinden. De beschrijving zoals zij hier gegeven werd, is vanzelfsprekend niet volledig, maar tracht enkel een denkbeeld te geven van de variëteiten, die er op dit gebied nog te vinden zijn. De volledige beschrijving dezer schepen zal ons toelaten ze te reproduceren en op die manier voor de toekomst een levende en natuurgetrouwe afbeelding na te laten van wat de houten scheepsbouw eenmaal voortbracht in de Lage Landen bij de zee.