

Van de bekende auteur Jan G. Braaksma zijn in voorgaande nummers van Scheepshistorie al eerder verhalen verschenen over schepstypen die gerekend mogen worden tot de meest algemeen bekende kleine werkschepen. Daarbij ging het vooral om archeologische opgravingen; boeiende verhalen over vergane schepen die door de auteur in detail werden beschreven. Zie o.a. in Scheepshistorie Nr. 16 het verhaal van de botter van Bos en in Scheepshistorie Nr. 17 zijn verslag van de opgraving van een waterschip.

Zijn liefde voor- en kennis van de 18e- en 19e-eeuwse scheepsbouw van de werkschepen voor het binnenwater of de kustvaart komt in deze nieuwe serie opnieuw tot uitdrukking. In drie achtereenvolgende verhalen vertelt hij over de schouw, een nog steeds populair schepstype, dat bekendheid heeft gekregen als werkschip en tegenwoordig ook veelvuldig in gebruik is voor de pleziervaart en Scouting Nederland.

Dit eerste deel behandelt de schouw als schepstype en geeft een verslag van de restauratie van de schouw Meeuw; of wel hoe een achtergelaten wrakkig scheepje een tweede leven krijgt.

De redactie.



Fig. 1

Een schouw voor een werf. In gebruik als werfboot om schepen die de werf op moesten aan te haken.

De schouw

Met de schouw hebben we een schepstype dat al heel wat eeuwen meegaat. In de tolreglementen uit Zeeland van de 14de en 15de eeuw wordt de naam scoude of zeylscoude in verband gebracht met de schouw. Daarmee moeten we dan ook wel voorzichtig mee zijn, want ergens anders in dezelfde tolreglementen noemt men het een pleyte of scoude. Daarmee is gelijk de nodige verwarring ontstaan. Het type is terug te voeren op de boomstamkano waarbij het oplopend vlak uiteindelijk gedeeltelijk vervangen is door een bord. De opgravingen bij Zwammerdam naar Romeinse schepen leverden een kano op die wel heel veel gelijkenis vertoont met de boerenschouw.

De basiseigenschappen van de schouw zijn een voor- en achter oplopend vlak overgaand in een bord. Dit was een eenvoudige en goedkope manier van bouwen. Ze werden dan ook door het hele land op kleine werven gebouwd en soms zelfs door particulieren. In de diverse bestek- en werfboeken komt de schouw dan ook veelvuldig voor waarbij ook duidelijk wordt dat het gebruik ervan veelzijdig was. Door dit landelijke gebruik zijn er veel plaatselijke variaties te vinden.

Jan G. Braaksma

De schouw

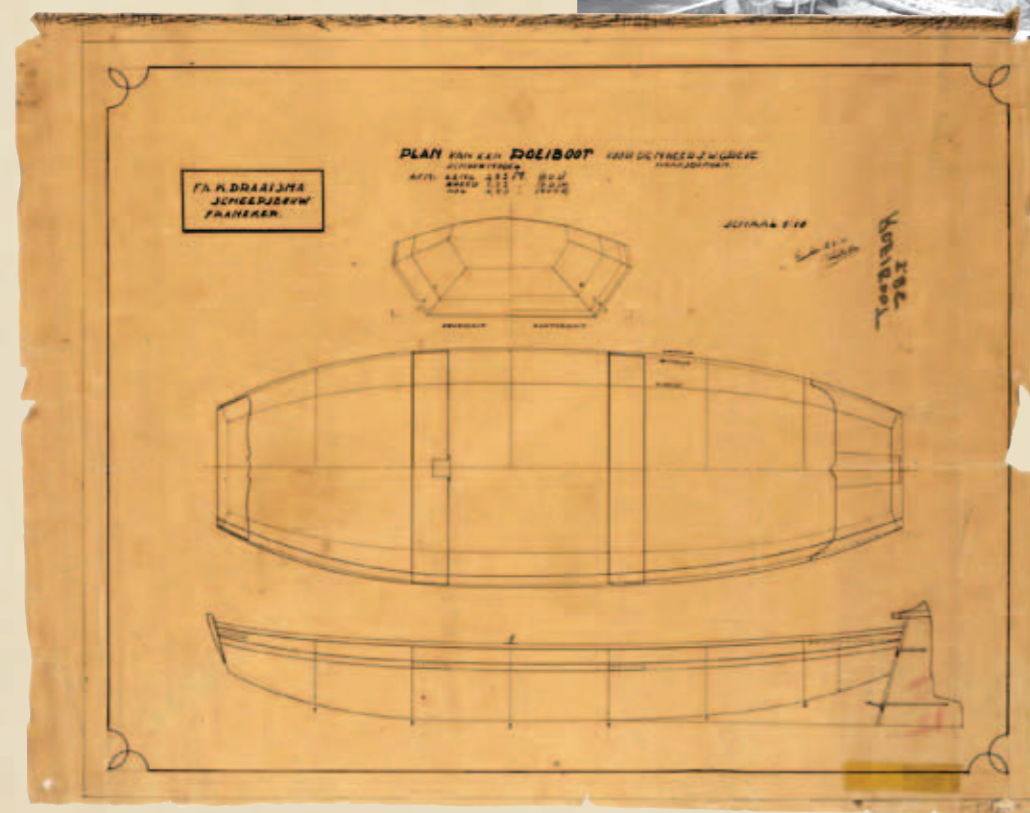
Er zijn een tweetal hoofdtypen te onderscheiden die beide op één of andere manier betrokken zijn geweest bij de vangst op paling, te weten de Friese schouw en de zeeschouw.

De Friese schouw

Deze schouw heeft sterk hellend voorboord en een lengte van 3,5 tot 6 meter, met een breedte van 1,3 tot 1,8 meter, waarbij de kleinste exemplaren meer als roeiboot kunnen worden bestempeld. Als we dan de tekening van de kleine schouw van Draaisma wat beter bekijken zien we dat dit scheepje bedoeld is als bijboot bij een vrachtschip. Ook zichtbaar is dat er een mast op kan worden geplaatst en dan zullen er ongetwijfeld ook zwaarden bij geleverd zijn en kan het als zelfstandig zeilend scheepje worden ingezet. Deze open schouwen kunnen worden gezien als het prototype van de schouw en dit type kleine schouw werd onder andere dan ook door de palingvissers



dan kwam er voor de vissers al snel een bun in waardoor de gebruiksmogelijkheden en dus ook het inkomen toenamen. De Friese schouw voor de binnenwateren varieerde in lengte van 4,75 tot 6 meter en in breedte van 1,40 tot 1,80 meter. De bovenkant van het boeisel is bijna horizontaal en de zijden, van boven gezien bijna recht. Ze hebben alleen een korte bocht bij de voor- en achterste-



gebruikt in het hele land omdat ze ermee in de kleinste sloten en vaarten konden vissen. Met dit goedkope scheepje konden de vissers of boeren uit de lagere sociale klassen zich extra inkomen verschaffen. Werden de schouwen iets groter

ven. De zijden waaiëren flauw naar buiten met een knik. Op de knik staan dan brede gangen en vaak ontbreekt het berghout. Als er al een voorplecht in zit, dan bestaat deze vaak uit losse planken tot aan de mast.

Fig. 3

Een foto van twee schouwen waarvan de voorste een bun in het achterschip heeft. De andere, een kleinere, heeft de bun in het midden.

Fig. 2

Een tekening van een schouw als roeiboot van de werf Draaisma te Franeker.

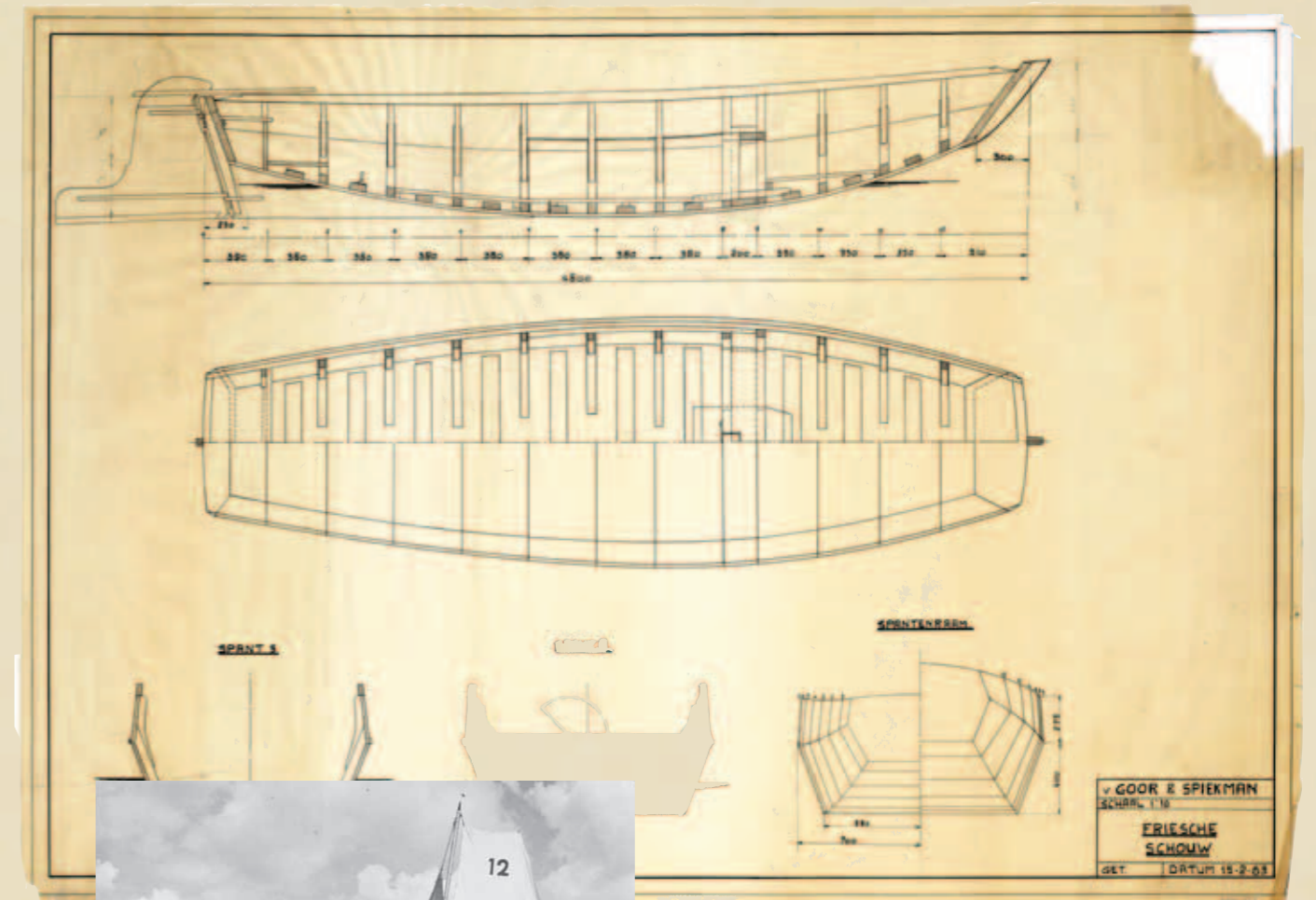


Fig. 4

Constructie tekening van een Friese schouw uit 1963 van de werf van Goor & Spiekman te Zwartsluis.



Fig. 5

Wedstrijd varen met Friese schouwen.

Naast de werkschouwen werden er in Friesland nog diverse andere soorten schouwen ontwikkeld voor gebruik in de pleziervaart. Zoals de Lelieschouw, een in 1949 ontwikkelde schouw in gebruik bij de waterscouting, of de kajuitschouwen (oorspronkelijk open schouwen waarop een kajuit was gebouwd). Daarnaast zijn er verschillende watersportverenigingen die een eigen schouw hadden ontwikkeld. Hoewel de verschillen maar klein waren, kregen ze toch de aanduiding die verwijst naar hun oorsprong zoals de G.W.S. schouw (Grouwster Watersportvereniging).

Schouwen werden in de omgeving van Grouw ontwikkeld en gebouwd en werden o.a. gebruikt als vervoermiddel naar de afgelegen boerderijen. Daarnaast werd er in het voorjaar volop mee naar eieren gezocht en in het najaar gebruikt voor het snoekvissen. Een palingvisser uit deze omgeving zal er ook mee hebben gevist. Om er wedstrijden mee te varen heeft G.W.S. regels opgesteld waaraan de schepen moeten voldoen om er op deze manier enige eenheid in te krijgen.

Ondanks de hoekige vormen hebben schouwen uitstekende zeileigenschappen. De kleine schouwen met een lengte van 4,75 meter voeren een sprietzeil en een stagfok op een botteloef. De middenschouw, lang 5.50 meter, en de grote schouw van 6 meter voeren beiden een gaffeltuig.



Restauratie van de Meeuw

Scheepstimmerman Peter Schouten vond deze schouw langs de weg waar ze lag te vergaan. Hij zag direct dat dit geen gewone schouw was, maar een bijzonder exemplaar. Het heeft de lengte van een middenschouw (5,50 meter) maar in vergelijking met de Friese schouw staan de zijdelen veel meer naar buiten waardoor het scheepje breder (1,90 meter) en ronder wordt en ook meer holte krijgt. Daarnaast heeft het een zetboord wat één geheel vormt met het boeisel. Het pykje (het achterhuisje) doet veel denken aan het pykje uit een tjotter en ook de diepliggende mastbank doet daaraan denken. Hoewel het een schouw is, zijn er veel elementen die bij een tjotter ook te vinden zijn, wellicht is dit scheepje gebouwd als jacht voor iemand met die speciale wensen. Het geeft deze schouw een uniek uiterlijk.



Fig. 6 (Linker pagina)
Foto van de gerestaurerde Meeuw onder zeil.

Fig. 7, 8 en 9
Een vermoeide Meeuw van voor de restauratie.



Hier is goed te zien hoe de constructie van de leggers en zitters bij een schouw is opgebouwd. Ook is de diepliggende mastbank zichtbaar waarbij de mastvoet nog verstevigd wordt met zitters aan elke kant. De zitters lopen tot aan het boord en worden daar met een kleine knie verlengd. Aan de achterkant van het boord loopt een plank waaronder de zitters eindigen om zo problemen met inwateren te voorkomen.

Het is niet te achterhalen wanneer en door wie ze is gebouwd. De eerste vermelding die te vinden is komt bij de Koninklijke Watersport Vereniging Loosdrecht (KWVL), die het scheepje in 1934 kocht. Niet te achterhalen was of het nieuw of gebruikt door de KWVL is overgenomen. De KWVL heeft nog drie schouwen, alle drie met een lengte van 6,30 meter, alle drie bij de scheepswerf Drijver zijn gebouwd. Het vermoeden bestaat dat ook de Meeuw daar vandaan komt, omdat het beslag identiek is aan dat van de andere schouwen.

De Meeuw was in een dusdanig slechte staat dat Peter Schouten al het hout moest vervangen. Om de goede vorm te bewaren moest hij eerst de borden, het vlak en de gangen vervangen voordat de spanten konden worden aangepakt.





De vlakdelen zijn vervangen, de beide gangen vernieuwd en de kiel geplaatst. Over de bordes en de vlak- en gangdelen wordt later een afdichting aangebracht, die ervoor zorgt dat de verbindingen waterdicht blijven. Ter versiering kreeg deze aan de binnenkant een mooie ronde vorm. Duidelijk is de hoekige overgang te zien

tussen het vlak en de onderste gang en ook de kiel die doorloopt tot aan de achterkant van de mast, waardoor het schip wat meer stabiliteit krijgt. Als men een schouw aan de binnenkant bekijkt dan geven de spanten altijd een indruk dat deze schepen wat licht zijn gebouwd, maar de dikte van het hout, hier heel goed zichtbaar, doet dat vermoeden teniet en laat een stevig en stijf schip zien.

De foto geeft ook een goed beeld van de constructie van de mastvoet en de mastbank met eromheen de extra zitters om het geheel nog eens te ondersteunen. In het schip is een tijdelijke extra plank gemonteerd om het iets meer verband te geven. Over de mastbank en die extra plank ligt de plank die over de zitters was geplaatst. Goed is te zien hoe die was gemaakt met de uitsparingen waar de zitters in zaten. Ook is de constructie van het achterschip duidelijk. Het pykje achterin is afgesloten door een plank met een mooie uitsparing ter versiering en daarvoor is de bank voor de roergeranger geplaatst. In de ruimte daaronder konden allerlei kleine zaken worden opgeborgen.



Peter Schouten legt hier de laatste hand aan de mastkoker. Hierna kan de schouw in de verf en de lak worden gezet en kan het scheepje weer te water worden gelaten. Ik vind het altijd een feest als iemand de tijd en de energie vindt om zo'n oud half vergaan schip weer in goede staat te brengen. Elk schip heeft een verhaal, ook deze schouw. Het is ooit voor iemand gebouwd die er jaren plezier mee heeft gehad of er zijn brood mee heeft ver-

diend. Verkocht en nog eens verkocht en uiteindelijk ligt het dan ergens en vindt een eigenaar het teveel werk of kost het teveel en dan begint het grote verval. Totdat er iemand langskomt die zo'n schip wel op waarde schat en het de waardering geeft die het verdient.

Fig. 16

Foto van boven genomen geeft een mooi overzicht van de hele schouw.

