

Jan G. Braaksma †

De zeeschouw

In de periode tussen 1895 en 1920 ging het ronduit slecht met de visserij in de Zuiderzee. De vangsten vielen tegen en mocht er dan toch eens een goede vangst zijn, dan vielen de opbrengsten vies tegen. Veel vissers liepen langs de rand van de afgrond en wisten maar met moeite een balans te vinden tussen onderhoud van het gezin en geld besteden aan de boot. Veel schepen zagen er dan ook niet uit en de meeste waren hard aan groot onderhoud toe of moesten zelfs vervangen worden. Een beetje aak kostte al snel rond fl. 800, laat staan dat men een grote aak wilde of een botter of een blazer. Dan liepen de kosten snel op in de richting van de fl. 1500. Vissers die de stap wel zetten wisten dat ze er jaren over zouden doen om een nieuw schip af te betalen.

Het was een enorme verrassing dat in Lemmer een wagenmaker met de naam Wierda, een schouw begon te bouwen met dezelfde zeewaardigheid als een kleine aak, maar voor de helft van de prijs. Dit moet onder de vissers en zeker onder de werfeigenaren tot de nodige verwondering hebben geleid.



Wie was Wierda?

Gerrit Jelles Wierda, geboren 1 maart 1854 te Lemmer en in dezelfde plaats overleden op 30 januari 1941, heeft als jongeman een poosje op een aakje gevaren, maar werd door omstandigheden naar de wal 'verbannen'. Daar werd hij opgeleid tot rijtuig- en wagenmaker. Gerrit trouwde op 15 mei 1879 met Marie Attes Veldman (geboren 9 november 1850 te Oldeboorn en overleden op 27 februari 1922 te Lemmer). Samen kregen ze tien kinderen van wie de meesten helaas op jonge leeftijd overleden. Drie van de tien hebben hun ouders overleefd, te weten Jantje (9 maart 1882), Bontje (25 februari 1884) en Atte Gerrits (17 mei 1895). Atte kwam in de zaak werken en nam na het overlijden van zijn vader de zaak over. Naar alle waarschijnlijkheid is ook Jantje in het ouderlijk huis gebleven en heeft na het overlijden van haar moeder de zorg voor de mannen op zich genomen. Deze situatie heeft geduurd tot 13 augustus 1953 toen de houtmolen die achter het pand van de Wierda's lag in brand vloog waarbij ook de werkplaats en het woonhuis van de Wierda's door de vlammen werden verwoest. Omstanders moesten de wagenmaker, toen al tegen de zestig, beletten om zijn huis weer binnen te gaan om kleren te pakken.

Uit een krantenbericht is het volgende te halen over deze dag:

"Dit is alles wat ik nog heb", zei hij ons en hij wees op zijn werkpakje, dat hij droeg. "Wij, mijn zuster Jantje en ik, waren thee aan het drinken toen de stoomfluit van de fabriek verschrikkelijk begon de fluiten. Ik liep naar de timmerwinkel, die tegen de houtloods aan staat en hemeltje daar was het één en al vuur. Ik terug en snel wat geld en de beide spaarbankboekjes gepakt en naar buiten. Dat is dan alles wat we hebben kunnen redden".

Om het nog erger te maken bleek Atte Wierda niet verzekerd te zijn. Hij had dat jaar geweigerd een hogere premie te betalen die de maatschappij nodig oordeelde in verband met het gebouw van zijn bedrijfje (voornamelijk hout) en de onmiddellijke nabijheid van de houtloods. Om die reden was hij geroyeerd. Atte verhuisde naar Joure en Jantje zal hem ongetwijfeld zijn gevolgd.



Fig. 1
Gerrit Jelles Wierda.

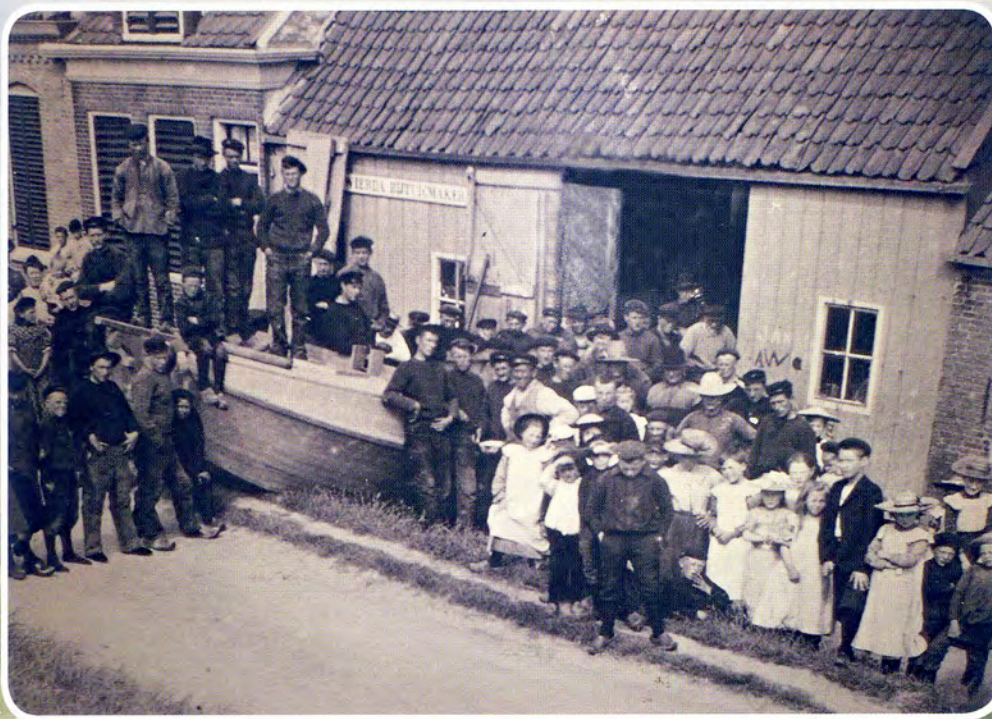


Fig. 2
Zeldzame foto van de werkplaats van Gerrit Jelles Wierda; één van zijn zeeschouwen steekt uit de werkplaats bij de zeedijk.



Fig. 3

Nablussen van de brand die ook de werkplaats van Wierda in de as legde.

(Foto van Spanvis)

**Fig. 4**

Atte Gerrits
Wierda.

Het is mij niet duidelijk geworden hoe Gerrit Jelles Wierda aan zijn bedrijf kwam. Of hij het overnam van zijn familie of dat hij het heeft gekocht van een derde. De werkplaats was gelegen onderaan de zeedijk aan

de zuidkant van Lemmer, de Polle. Het was niet ver van de werf van de Gebroeders De Boer. Zijn klanten waren de boeren uit de waterrijke omgeving van Lemmer voor wie hij de karren, wagens en rijtuigen repareerde en nieuw bouwde. Daar de boeren vaak gebruik maakten van kleine bootjes en ze bij de grote werven in de omgeving vaak 'nee' te horen kregen omdat die te druk waren of het maar als krabbelwerk zagen, vonden ze in Wierda een geïnteresseerd man. Wierda wist dankzij de tijd die hij op een visaakje had gevaren verdomd goed hoe een boot eruit zag en aan welke eisen die moest voldoen. Naast het bouwen en repareren van rijtuigen begon hij al snel vletten, bootjes en kleine schouwen voor de boeren te bouwen. Deze ervaring heeft hem aan het denken gezet en mede vanwege de slechte tijden in de visserij, kwam het idee bij hem op een grotere schouw te bouwen, die geschikt moest zijn voor het gebruik op de Zuiderzee en goedkoop genoeg om de vissers te paaien.

De Zeeschouw

Wierda zat midden tussen de vissers in Lemmer en heeft er een aantal tot zijn kennissenkring of vrienden kunnen rekenen. Bij één van hen heeft hij zijn idee losgelaten en hem weten te overtuigen om een schouw voor hem te mogen bouwen.

Fig. 5

De schouw van Rinze Visser onder de naam Vier Gebroeders.





Fig. 6

De zeeschouw LE 86 van Bastiaan de Haan die er van 1912 tot en met 1923 mee voer. De gebroeders De Haan hadden als bijnaam 'de Haantjes'.

Het was in 1897 visser Jan Stevens Visser die de stap durfde te zetten. De zeeschouw was geboren en dat mag ongetwijfeld een revolutie worden genoemd, zeker onder de scheepsbouwers die er plotseling een concurrent bij kregen, uit een onverwachte hoek. Veel erger nog, de Wierda zeeschouwen, moeten de Gebroeders De Boer over de jaren heen een slordige fl. 10.000,- aan omzet hebben gekost!

Wierda heeft in totaal 25 zeeschouwen gebouwd in de periode tussen 1897 en 1918. Daarna verloor hij het van de ijzeren schouwen. (zie tabel rechts)

De Wierda zeeschouw had de volgende afmetingen:

lengte (over de stevens)	8 meter,
breedte	3 meter,
holte (bij het zeilwerk)	ruim 1 meter.

De figuren 7 en 8 zijn foto's van twee modellen van zeeschouwen die in de oudheidkamer 'Lemster Fiifgea' te Lemmer staan. Van de grootste van de twee, de LE29, de voormalige LE21 van Andries Fleeer, werd door de zoon van Gerrit Wierda, Atte, gezegd dat het model precies lijkt op het schip dat zijn vader bouwde.

Omdat Wierda oorspronkelijk een vlettenbouwer was, bouwde hij de schouwen op dezelfde manier, te weten: eikenhouten spanten met een vurenhouten romp. Pas bij de laatste negen schouwen heeft hij dit aangepast en de boot helemaal uit eikenhout gebouwd, wat de duurzaamheid van de scheepjes aanzienlijk vergrootte. Er werd niet met mallen gewerkt maar volledig op het oog. Eerst werd het vlak gelegd dat op verschillende plaatsen met stempels werd ondersteund. Daarna werd met dommekrachten het vlak langzaam in de goede kromming gedrukt. Als de goede kromming eenmaal in het vlak zat, werden de spanten erin gemonteerd. Daaromheen werden de huidgangen en de boeisel geplaatst en gedrukt. Wierda kon niet branden, in zijn loods mocht en kon dat niet vanwege het vele hout dat er rond slingerde en zowel voor als achter was er geen ruimte. De achterkant van zijn werkplaats stond tegen de houtloods van de houtmolen aan en de voorkant aan de weg. Wierda werd

Bouwjaar	Opdrachtgever/eigenaar	Thuishaven
1897	Jan Stevens Visser	Lemmer
1898	Hermanus Wouda	Lemmer
1899	Thomas Tijsseling	Lemmer
1900	Klaas Kuipers	Lemmer
1901	Gebr. Poepjes	Delfstrahuizen
1901	Andries Stevens Visser	Lemmer
1902	Gouke Bootsma	Lemmer
1902	Harmen ter Heide	Kuinre
1902	Renze Stevens Visser	Lemmer
1903	Renze J. Visser	Lemmer
1904	D. Mulder	Hindeloopen
1907	J. Pauwels	Dursterdam
1908	Eldert Porsius	Dursterdam
1909	Sake J. Visser	Lemmer
1912	Harmen ter Heide	Kuinre
1913	Jan Wormsbecher	Hoorn
1914	Gerrit Bording	Dursterdam
1914	Andreis Fleeer	Lemmer
1916	Jan Pauwels	Dursterdam
1916	Nicolaas Sant	Hoorn
1916	Jan Veldhuis	Hoorn
1917	Dirk Eilander	Hoorn
1917	S. Wals	Monnickendam
1918	P. Bootsma	Lemmer
1918	C. Boneveld	Marken

Fig. 7
Model van een zeeschouw.



hierdoor gedwongen het beste hout te kopen dat voorhanden was. Spint in het hout zou funest zijn voor deze manier van bouwen, het hout zou te gemakkelijk scheuren. Daar de werkplaats van Wierda geen aansluiting op open water had, moest de schouw over de dijk worden getild om daarna met hoogwater vlot te komen.

De bouwwijze van een schouw verschilde nogal van die van een aakje. Om dat te laten zien, maken we een vergelijking met een onlangs bij de scheepstimmerwerf van Peter Schouten te Kortenhof, gerestaureerde KWVL schouw en de constructietekening van de aalaak Dolphijn. Deze schouw heeft een lengte van 6,30 meter en een breedte van 1,90 meter terwijl de Dolphijn de afmetingen heeft van 9,97 meter lang en 2,68 meter breed.

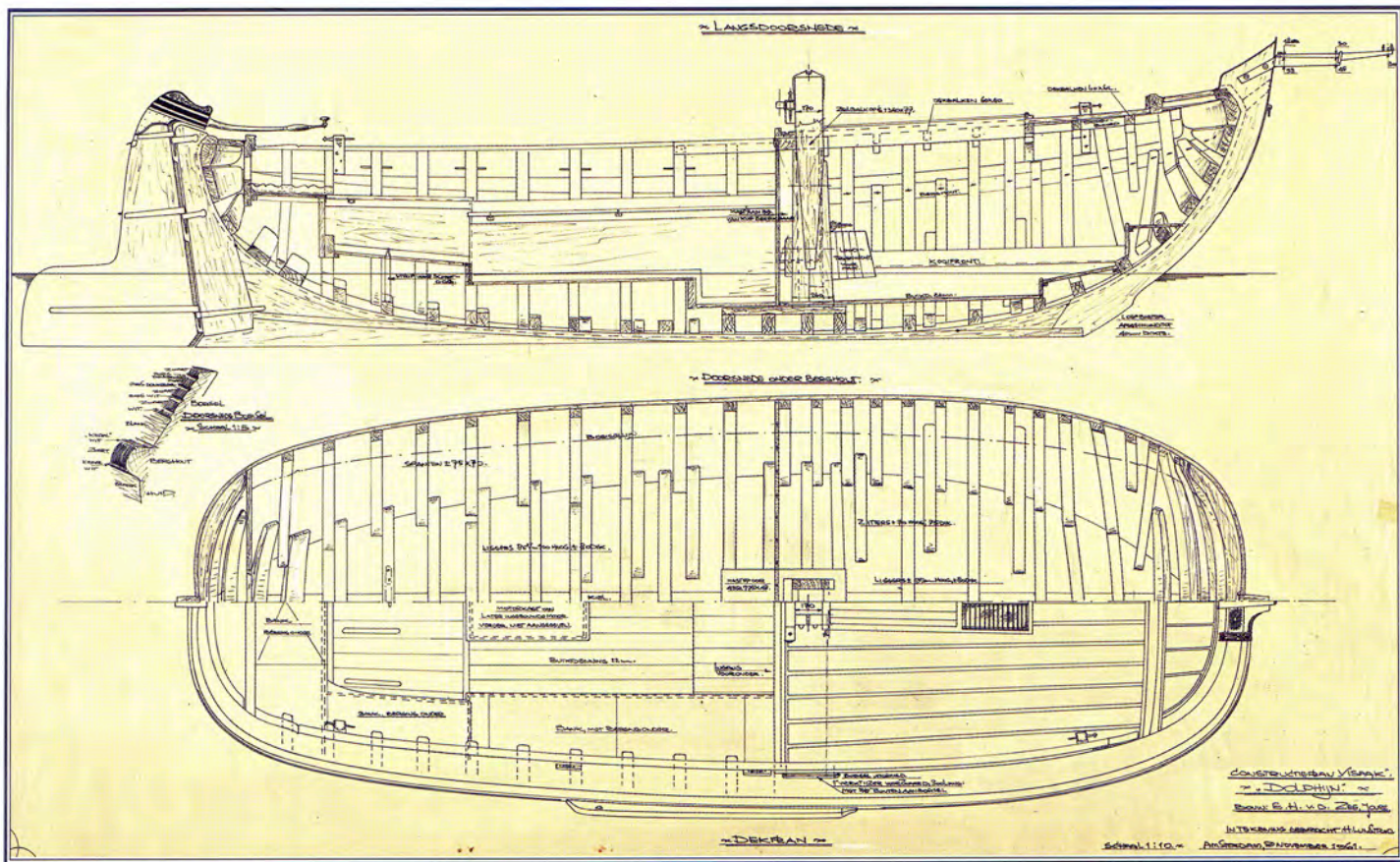


Fig. 8
Ander model van een zeeschouw.

Fig. 9 (onder)
De KWVL-schouw die Peter Schouten onder handen heeft gehad.



Het eerste wat opvalt is de vorm van de romp. De schouw met zijn markante vorm met borden voor en achter steekt nogal vierkant af tegen de ronde vormen van de Dolphijn. De vlaklijn van de schouw is dan ook totaal anders. Het vlak



loopt voor en achter op en eindigt in de borden maar niet in een punt zoals die van de Dolphijn. Het kost dus veel meer moeite om het vlak van de Dolphijn in zijn vorm te branden dan het vlak van de schouw. Wierda kon zelf niet branden en drukte het vlak in zijn vorm, ondenkbaar bij een aalaak.

Aan de vlaklijnen zijn de verschillen duidelijk te zien tussen de twee typen schepen en is gelijk te begrijpen waarom het vlak van de schouw kan worden gebouwd zonder te branden, terwijl bij de aak alle gangen tot en met het boord moesten worden gebrand. Het volgende grote verschil zit hem in de voor- en achterstevens van de schepen. Bij de schouw rechte borden die tegen het vlak aan werden gezet terwijl bij de aalaak de ronding er met veel kosten en moeite in moest worden gebrand. Hier haalde Wierda dan ook het grootste deel van de besparing vandaan. Naast het vele hout dat hij niet hoefde te gebruiken voor de voor- en achterstevens van een aak.



Fig. 10 De constructietekening van de aalaak Dolphijn van de hand van Lunstro.

Fig. 11 Het vlak van een schouw.

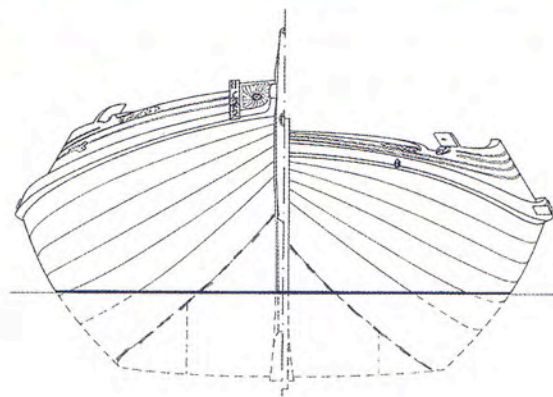


Fig. 12 De vlaklijnen van de aalaak.

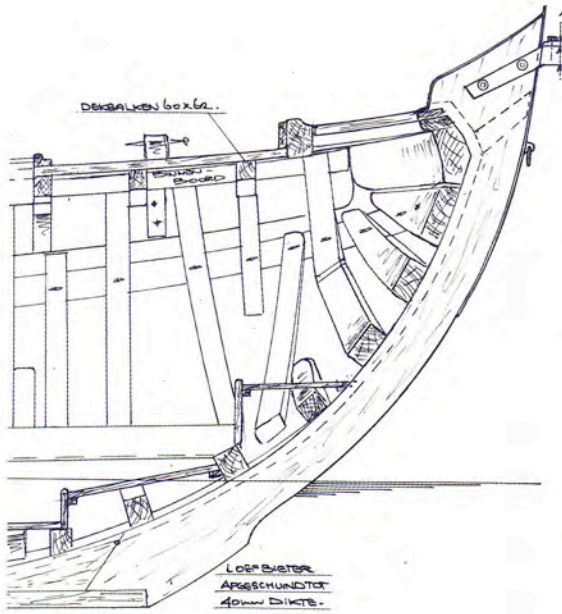
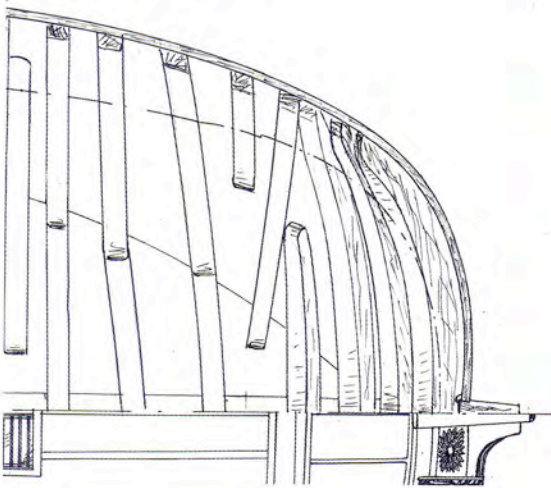


Fig. 13
De dure banden bij de aak.



Het extra hout en dus geld dat werd gebruikt om de ronding van de aalaak te ondersteunen in de vorm van dure banden in het voor- en achter-schip, was aanzienlijk meer dan de borden van de schouw. Daarnaast had Wierda geen moeite om de leggers in de schouw te krijgen. Die liepen allemaal recht en verschilden alleen in lengte. Bij de aak moesten alle leggers op maat worden gemaakt, dat vereiste dikker en duurder hout.

Op het vlak werden de opzitters gezet die de gangen ondersteunden en daarboven werd in de knik een kleine knie op de zitter geplaatst om zo het boord vast te zetten, een eenvoudige manier van werken. De mastvoet bij de aken werd ondersteund door 3 tot 4 zware leggers waar overheen de mastvoet liep. Bij de schouw liep de mastvoet over het vlak en werd deze extra verstevigd door aan beide kanten wat zwaardere opzitters te gebruiken.

Zo werd op tal van plaatsen bespaard en goedkoper gewerkt met als resultaat toch een stijf schip. Een stijf schip dankzij de sterk uitwaaiende zijkanten waarbij het smaller op het vlak werd maar breder op de knik. Door de grotere breedte lag het schip rustig op het water en dankzij de ondiepe kiel die van de mast naar achteren loopt werd de stabiliteit ook nog eens verbeterd. De uitstekende zeileigenschappen van de schouw, die niet onderdeden voor die van de aak, hebben er aan bijgedragen dat de vissers gemakkelijk overstapten.



Fig. 14
Een mooie rij leggers, gelijkmatig over het rechte vlak verspreid.

Veel houtbouw heeft de zeeschouw niet gekend. Een aantal werven volgde het voorbeeld van Wierda waarschijnlijk onder druk van de vissers die deze goedkope oplossing uitstekend zagen zitten. Er varen nog maar weinig houten zeeschouwen rond. Eén ervan is de eerder gemelde Wierda schouw die voor Andries Fleer werd gebouwd. Een tweede is gebouwd door S.D. Hoogeveen (Sytsebaes) en werd in 1947 op zijn werf te Veenwoudsterwal op stapel gezet en heeft



een lengte van 8,40 meter en de breedte over het berghout is 3,20 meter. Dit scheepje is volgens de Westwal vorm gebouwd.

Al snel werd overgegaan naar de bouw van dit type in ijzer, maar nog altijd een goedkoper schip dan een ijzeren aakje. Uit de werkboeken van de werf De Boer uit Lemmer is te halen hoeveel goedkoper een stalen zeeschouw wel was in vergelijking met een stalen aak, te weten:

1912	lengte	opdrachtgever	kosten
een schouw	8,25 m	Joh. Poepjes, Lemmer	fl. 555,00
kleine aak	8,25 m	Jacob Steenstra	fl. 860,00

Het verschil is maar liefst fl. 305, wat voor de visser uit die dagen een wereld van verschil maakte. Het valt goed te begrijpen dat de vissers overstapten naar de goedkopere zeeschouw die als het om prestaties ging hetzelfde liet zien. Nog even ter verduidelijking, een grote stalen visaak van 11,40 meter kostte maar liefst fl. 2.450,00.



Evolutie

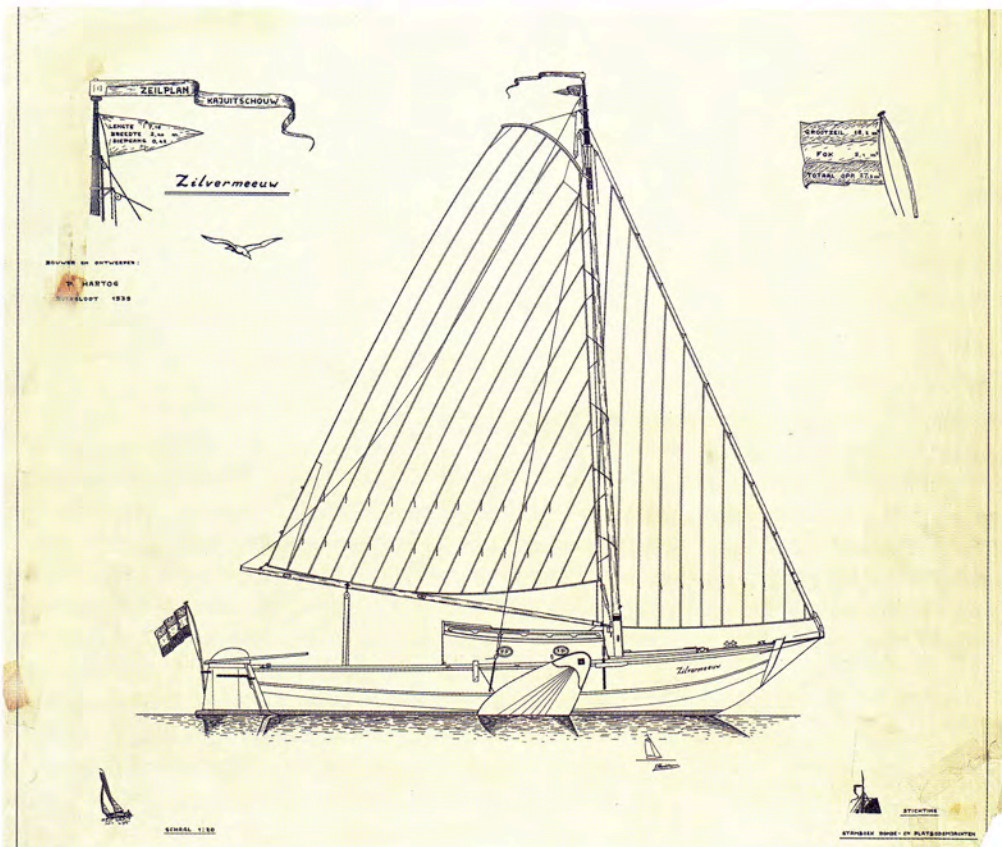
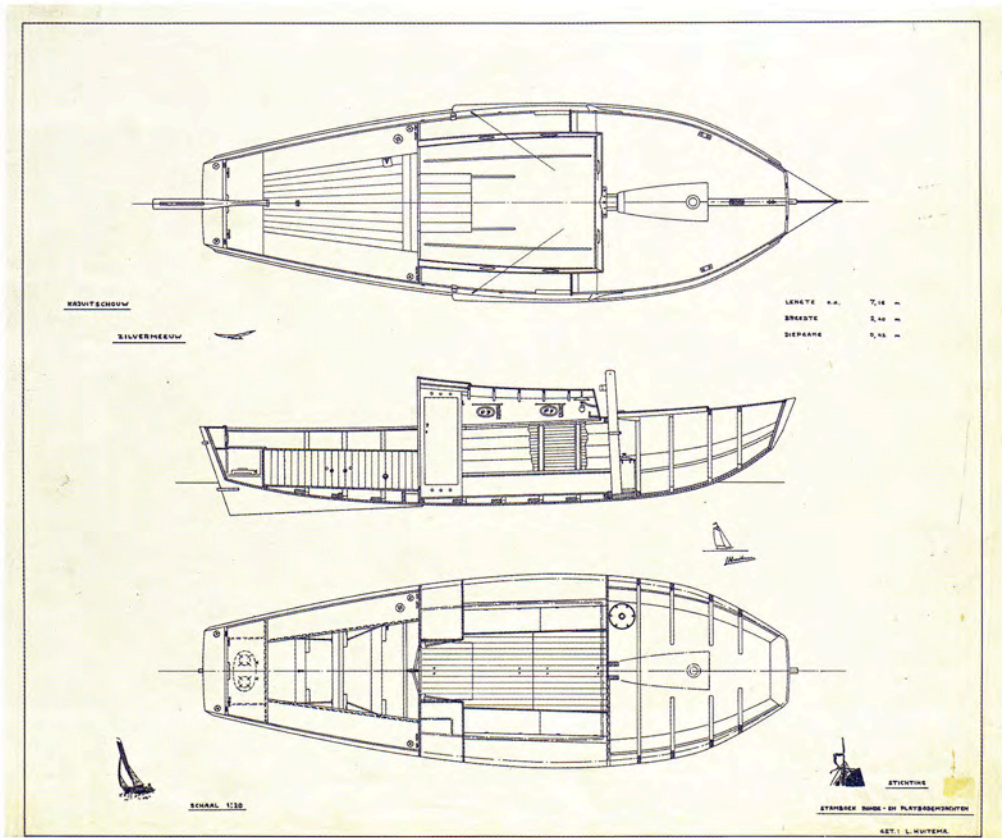
Zeeschouwen die aan de Westwal (de Hollandse wal) werden gebouwd, kwamen veelal van de werf Van Goor te Monnickendam en de werf van Jaap Heijman in Enkhuizen. Hier maakte de zeeschouw een ontwikkeling door die goed te zien is op de foto van de haven van Enkhuizen. Op de voorgrond de *HNI*, een in 1916 bij Heijman gebouwde schouw van 8,50 meter die nog alle kenmerken heeft van de Friese schouw. Daarachter een tweede *HNI* die meer zeeg kreeg dan de Friese, terwijl het voordek meer oploopt. Dit gaf de schepen een wat gedrongen uiterlijk. De voorste *HNI* ligt in Hoorn en is onder beheer van

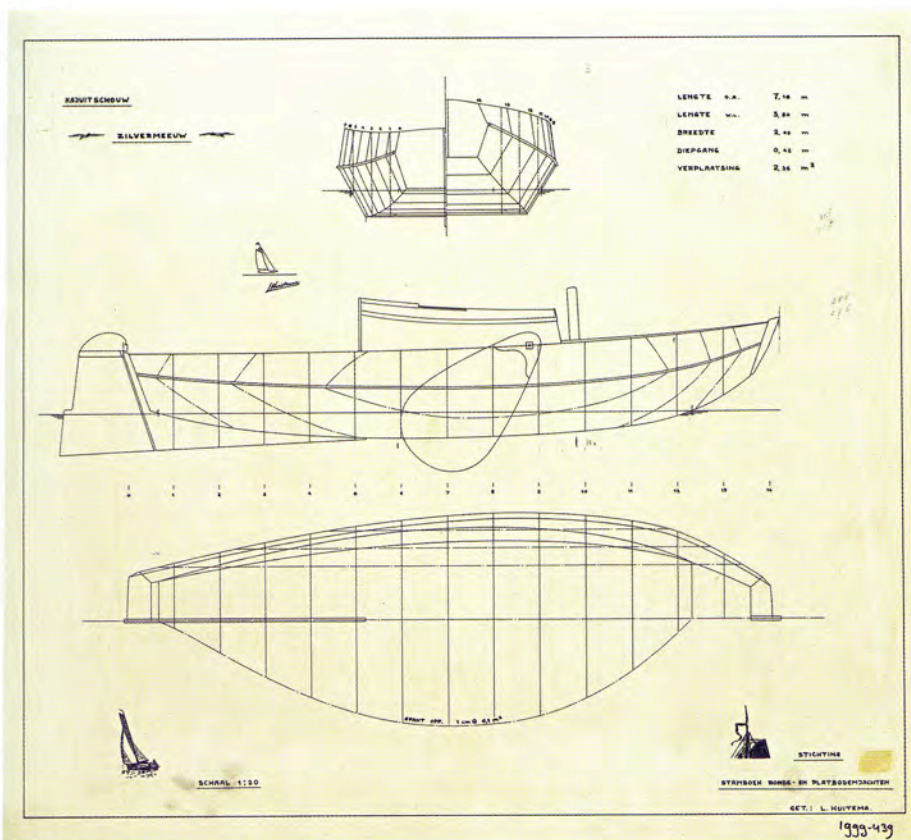
Fig. 15 (boven)

De laatste varende zeeschouw van Wierda, de *LE21*.

Fig. 16

De zeeschouw *Luipaard* bij de werf van Sytsebaes gebouwd.





Samenvattend

Het prototype van een schouw, de roeischouw die in het hele land te vinden was, werd in de Friese wateren verder ontwikkeld naar de Friese binnenschouw.

Het was Wierda die dit schip de volgende ontwikkeling liet doormaken. Hij maakte de schepen groter en breder en daarmee geschikt voor de Zuiderzee. Wierda tarte hierbij de werven die aan de traditionele bouw van schepen vasthielden en dwong ze naar zijn goedkopere oplossing. Dat was een redding voor de vissers. Het mag best een revolutie genoemd worden.

De evolutie zat hem in de overstap naar ijzer en de verdere ontwikkeling aan de Westwal. Die ontwikkeling heeft geleid tot een meer zeewaardig schip met meer zeeg en een hoger oplopend voordek. De *HN1* en de *HN20* laten die ontwikkeling heel mooi zien. Toen het beter ging in de visserij wist de schouw zich nog verder te ontwikkelen maar dan in grootte.

Lengtes tot een meter of 12 waren geen

de Stichting de Hoornse Schouw gerestaureerd en weer in de vaart gebracht.

Als tuig heeft de zeeschouw een bottertuig: grootzeil met een rechte gaffel, een fok en een kluiver die op een losse kluiverboom liep. Het Friese tuig is iets hoger en smaller, terwijl de mast een kortere top heeft. Op veel jachten is tegenwoordig een kromme gaffel ingevoerd zoals die ook op tjotters en tjalken wordt aangetroffen.



uitzondering. Het type heeft zich tot vandaag de dag weten te handhaven. Beter nog, nog steeds worden schouwen gebouwd en het type is niet meer weg te denken uit de recreatieve en traditionele zeilvaart.

Fig. 17

Een rijtje zeeschouwen afgemeerd in de haven van Urk; de voorste, *WON 25*, heeft een verhoogd voordek waardoor er in het vooronder iets meer ruimte is gemaakt.



Fig. 18

De haven van Hoorn achter de Hoofdtoren.