

26/865.

NEDERLANDSCHE
JACHTEN, BINNENSCHEPEN
VISSCHERSVAARTUIGEN
EN DAARMEE VERWANTE KLEINE
ZEESCHEPEN 1650—1900

DOOR

G. C. E. CRONE

MET 85 AFBEELDINGEN
OP 77 PLATEN VAN SCHEEPSMODELLEN, SCHEPEN
EN SCHEEPSVERSIERING

MET EENE VERKORTE VERTALING IN HET ENGELSCH



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471 ☞ AMSTERDAM
1926

ALGEMEEN OVERZICHT

NEDERLAND was en is nog steeds het land bij uitnemendheid, waar eene levendige binnenvaart welig tiert. Geene andere natie staat daarin met ons gelijk. Al hebben andere landen in Noord-West Europa ook enkele waterrijke streken, groote rivieren die als verkeersaderen het land doorstroomen of eene kustlijn met veel inhammen en goede havens of reeden, zoo treft men daar toch nergens een scheepvaartbedrijf aan dat ook maar eenigszins gelijkt op onze binnenvaart.

De scheepvaart op de verwijde riviermonden van Theems, Weser en Elbe heeft eenige gelijkenis met die op onze Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen; de echte binnenvaart zooals die van oudsher bestaat op onze rivieren, meren en kanalen heeft echter geheel haar eigen karakter, zoowel in het soort der schepen als in haar bedrijf.

Langs de kusten van vreemde landen waren ten allen tijde de meest uiteenlopende en vreemdsoortige schepen in gebruik, veelal allicht merkwaardiger dan een deel onzer eigen kustvaartuigen; voor de fraaie binnenlandsvaarders is echter Nederland eenig in zijn soort.

Vergelijkt men daarmede de vaartuigen zooals men die aantreft op buitenlandsche binnenwateren, dan ziet men dat dit niet meer zijn dan groote schuiten — lang en vierkant — die zich enkel kunnen verplaatsen door zich te laten slepen. Hoe geheel anders dan de groote verscheidenheid der vele op eigen zeilkracht zich bewegende Nederlandsche schepen van fraaie gedaante. Binnen onze landsgrenzen was het water van oudsher de natuurlijke verkeersweg van welks geschiktheid men reeds vroeg een voordeelig gebruik wist te maken, welk verkeer zich voortdurend uitbreidde door verbeteringen als uitdieping en normaliseering van bestaande, en aanleg van een uitgebreid stelsel van kunstmatige waterwegen. Hoe overwegend het verkeer te water was, spreekt ook uit den bescheiden aanleg der landwegen. Wel hebben wij eenige voorname hoofdwegen en een dicht net van kleinere; hunne gesteldheid wijst er op dat zij nooit bedoeld zijn geweest voor opname van een

druk verkeer. Hierin voorzag het schip zoowel voor personendienst als voor vrachtvervoer, geen wonder dat men de daarvoor zoo gunstige omstandigheden zich op meest voordeelige wijze heeft weten te nutte te maken. De vaderlandsche geschiedenis leert ons dat de oudste handelsnederzettingen uit het tijdperk der Friezen en Saksers zich niet op eene toevallig gekozen plaats bevonden; deze handels-centra, ten deele voormalig Romeinsche strategische vestigingen, waren alle gelegen aan de groote waterwegen langs welke uit natuurlijke gesteldheid het verkeer — n.m.l. de scheepvaart — zich bewoog van Noord naar Zuid en Oost naar West en omgekeerd. Vooral concentreerde zich dit verkeer op splitsingen en in plaatsen die door hunne gunstige ligging een aanknoopingspunt werden waar kooplieden uit verschillende gebieden elkander gemakkelijk konden ontmoeten. Het in Merovingischen tijd bloeiende Dorestad waar de Rijn zich vertakte in een westelijken verkeersweg en een noordelijken (Kromme Rijn en Vecht), het aan dezen noordelijken weg verderop gelegen Stavoren, de steden langs den Gelderschen IJssel, Maastricht, Tiel, Dordrecht danken alle hun ontstaan en opkomst aan hunne gunstige ligging waardoor zij de marktplaatsen werden voor eenen levendigen ruilhandel van de meest uitéénlopende producten van vreemde en van elkaar gescheiden volkeren.

Tot de Nederlandsche, en de buitenlandsche op Nederland gerichte zeevaart staat dus de binnenscheepvaart in zeer nauwe betrekking, voor welker bediening van oudsher, vooral sedert de meerdere ontwikkeling van het zeeverkeer, een groot aantal vaartuigen van zeer uitéénlopende soort in gebruik was.

Onze zeevisserij was reeds in oude tijden een nationaal bedrijf; een ieder weet welke bron van inkomsten reeds voor eeuwen geleden de haringvangst was met alle daaraan direct en indirect verbonden neringen. Men mag met recht veronderstellen dat hier visserij bestond zoolang als zich in de waterrijke streken volksstammen gevestigd hadden, zich daarop toeliggende tot voedselvoorziening. Zooals nu nog de wilden op door henzelf uitgedachte methoden de visschen uit het water weten te halen, zoo zal het menschelijk vernuft destijds ook daarin te hulp zijn gekomen.

In lateren tijd was er een groot aantal visschersvaartuigen langs onze stranden, in de havens der riviermonden, aan de Zuiderzee en in de binnenwateren. Het behoeft daarom niet te verwonderen dat juist onder deze, die elk van zeer plaatselijk karakter zijn, vele der merkwaardigste soorten van vaartuigen worden aangetroffen.

Ons volk dat aldus zijne welvaart voornamelijk dankte aan de aan elkan-

der verbonden scheepvaart en handel, alsmede aan de inkomsten uit de visscherij, zocht voor een deel ook zijn vermaak op het water. Hoe was dit ook anders te verwachten bij eene natie die zoo op en aan het water leeft, als dat men zich toeleigde op spelevaren. Natuurlijk geldt dit enkel voor die deelen van ons land waar ruime watervlakten voorhanden waren en niet voor provincies als Gelderland en Utrecht waar stroomende rivieren en nauwe watertjes niet daartoe uitnoodigden. De vele aanzienlijken die juist in deze streken woonden zullen zich met jachtvermaak en met paarden hebben beziggehouden.

De beoefening der zeilsport was dus wel overwegend boven andere vermaken en ontspanning; evenals ook heden ten dage, waren de pleiziervaartuigen, al naar den welstand der beoefenaars, zoowel van zeer weelderig als ook van heel eenvoudig maaksel. De zeilsport was hier reeds op een hoog peil toen zij in andere landen nog heelemaal niet bestond.

Geen betere plaats voor volksfeesten en officieel vertoon dan het water; geen wonder dat bij bijzondere gelegenheden als bezoek van buitenlandsche grootheden veelal een zeilpartij als admiraalzeilen of een spiegelgevecht een der aantrekkelijkste deelen van het programma was. Natuurgetrouwe afbeeldingen van een waterfeest ter gelegenheid van het bezoek van Maria de Medicis aan Amsterdam in 1638, en een spiegelgevecht van eene jachtvloot op het IJ ter eere van Czaar Peter den Groote, doen ons zien met hoeveel toewijding de zeilers zich daarop toeleegden; en ligt ons niet nog versch de dag in het geheugen toen de vereenigde Nederlandsche jachtvloot aan onze Koningin hare hulde bracht ter gelegenheid van H. M. 25-jarig regeringsjubileum?

Aan het schip nu, dat in ons volksbestaan ten allen tijde zoo eene voorname plaats inneemt zij dit boek gewijd. Van de twee hoofdsoorten, n.m.l. de zeeschepen en de binnenvaarders heb ik met vooropgezet doel de laatste gekozen ten einde wat mede te deelen over de geschiedenis van onze merkwaardige echt Hollandsche binnenschepen en visschersvaartuigen.

De zeeschepen zijn dus geheel ter zijde gelaten met uitzondering van eenige kustvaarders en kleinere soorten die wegens hunne bouworde betrekking tot de binnenschepen hebben.

Geenszins moet men dit boek beschouwen als eene volmaakte behandeling van het onderwerp der binnenvaart en visscherij; in dat geval zouden alle soorten der daartoe behoord hebbende schepen in al hunne variaties genoemd dienen te worden, zulks is ook niet direct de bedoeling hoewel natuurlijk in groote lijn naar een aansluitend overzicht is gestreefd. De opvatting der taak was veelmeer het geven en het samenvatten in verschil-

lende groepen van eene reeks goede afbeeldingen met bijbehorende beschrijving van een aantal eerste rangs modellen zooals die bestaan van onze belangrijkste en meest belangwekkende schepen.

Het onderwerp is van zulk nationaal karakter, dat ik geloof dat de toewijding hiervoor bij velen dieper zit dan menigeen zich wel bewust is.

Menschen van den waterkant — van middelbaren leeftijd en ouderen van dagen — zullen in de door mij veronderstelde neiging meer deelen dan leden van het opgroeiende geslacht dat enkel maar het treurig overschot der oude schepen kent, waarvan de nog aanwezige exemplaren steeds meer verdrongen worden door moderne constructie en toepassing van mechanische beweegkracht.

Waar zijn zij gebleven: de prachtige houten tjalken en pramen met hunne schoone en forsche vormen, wier kluisgaten U aankeken als twee kleine onbeweeglijke oogen. Wat is er geworden van de honderden bomschuiten die onze stranden een vroolijk bedrijvig aanzien gaven? Het antwoord luidt: Zij bestaan niet meer; wilt gij er meer van weten, wendt U dan tot den slooper, hij zal het U vertellen.

Een groot aantal oude scheepjes, waarvan vele de laatste overblijvenden zijn van merkwaardige scheepstypes, doen thans dienst als woonschepen; hun laatste jaren slijtend in een toestand van verval, ontdaan van tuig en onderdeelen, veelal onooglijk uitziende door wanstaltige vertimmering.

Al is er dus van de oude schepen uit lang verleden tijden uit den aard der zaak niets tastbaars meer over en van die uit latere jaren nog maar een zeker deel, de kennis van hun bestaan leeft voort in tal van geschriften, afbeeldingen en niet het minst in de zeer fraaie modellen.

De meest volmaakte vorm waarin men een boekwerk over deze schepen zou kunnen samenstellen, zou eene vereeniging tot één geheel zijn van bovengenoemde categorieën. Zulk een boek zou moeten bevatten een text zoo uitvoerig dat daarin althans het voornaamste behoort verwerkt te zijn van wat over dit onderwerp bekend is, verder niet alleen afbeeldingen van de modellen, maar ook bouwkundige teekeningen. De voorstellingen, gemaakt door schilders en teekenaars zouden de gewenschte aanvulling leveren van het aanzien dezer schepen in hun dagelijksch bedrijf in toepasselijke omgeving. Een goed schilderij of eene O.-I. inkt-teekening van een Zeeuwsche poon onder harden wind in het holle water van het Hollandsch diep, of een Statenjacht op de reede van Enkhuizen, heeft meer leven in zich, en doet soms het karakter van het schip beter tot zijn recht komen dan een bewegingloos model in volmaakte windstilte voor den fotograaf poseerend. Niettemin zal dit boek uitsluitend afbeeldingen van modellen bevatten om

reden ik die hier wensch te beschouwen in hunne beteekenis als werkelijke reproductie van het eens bestaan hebbende schip.

Werd aan oude scheepsmodellen tot voor betrekkelijk korten tijd slechts weinig aandacht geschonken en beschouwde men ze veelal niet anders dan knutselwerk, gedurende de laatste jaren is in de waardeering van deze merkwaaardige voorwerpen eene verandering ten goede ingetreden. Verreweg de meeste modellen zijn op tamelijk groote schaal, welke omstandigheid toelaat dat alle onderdeelen van den romp, zoowel als van de tuigage op voldoende grootte konden worden aangebracht. Hierdoor vervallen zij niet tot knutselwerk en lijden tevens niet aan te groote teerheid maar blijven de getrouwe copieën van de eens bestaan hebbende schepen. Wel is er onderscheid in kwaliteit en afwerking, hetzij doordat de uitvoering in het eene geval wat grover is dan in het andere, of dat de behandeling der details niet tot het uiterste is doorgevoerd. De breedte der gangen en dekplanken is bv. veelal te groot en daardoor hun aantal minder dan in werkelijkheid het geval was. Dit zijn echter meestal gevallen die aan de beteekenis van het model overigens geen of niet veel afbreuk doen. Ook de inwendige bouw is niet altijd geheel getrouw, daar die naast kiel en stevens veelal enkel bestaat uit een aantal spanten en dekbalken dat voldoende is om een goeden scheepsvorm te verkrijgen en voldoende stevigheid te waarborgen.

Men dient eene scherpe afscheiding te maken tusschen de goede en het minderwaardige liefhebberijwerk van zeelieden en amateurs. De eerste soort zijn de modellen door vakkundigen gemaakt. Deze zijn wederom in twee soorten te verdeelen n.m.l. de geheel op schaal gebouwde en meestal vervaardigd van een fijne houtsoort, doorgaans palmhout. Zulke modellen zijn tot in alle onderdeelen een miniatuur van het voorgestelde schip, waarbij niet alleen de hoofdafmetingen maar ook alle onderdeelen nauwkeurig op schaal zijn. De nauwgezette afwerking van den romp zet zich voort in de tuigage. De blokken hebben echte schijven en moeten behoorlijk beslagen of gestropt zijn. De bewerking van zeilen en touwwerk is dienovereenkomstig, alles van de juiste grootte, zwaarte en afwerking. Zulke modellen zijn bijna uitsluitend gemaakt door ervaren modelmakers, de meeste van dit soort zijn afkomstig van groote werven — meestal van de Marine — waar zulke modelmakers in dienst waren. De tweede soort zijn modellen, evenzeer onberispelijk en waaraan ook alle vakkundige zorg is besteed maar wier bewerking meer het karakter verraaft van eenen bekwamen scheepstimmerman dan van een modelmaker. Deze modellen zijn steeds van eikenhout gemaakt, zij zijn stevig en doorgaans van flinke afmeting. Verreweg de meeste modellen der binnenschepen en visschersvaartuigen behooren tot deze soort

en het moet tot hunne eer gezegd worden dat zij juist door deze manier van bewerking, door de warme kleur van het oude eikenhout en bijpassende beschildering beter het karakter der oude schepen weergeven dan een uiterst conscientieus uitgevoerd palmhouten model dat kan doen. De andere soort die ik hierboven als minderwaardig noemde, omvat de modellen die slecht van uitvoering zijn en daardoor eigenlijk heelemaal niet in aanmerking komen. Dan bestaat er nog een tusschensoort n.m.l. modellen die wel goed van hoofdvorm zijn maar waarbij de uitvoering te grof is en de verhoudingen der onderdeelen te onevenredig. Toch kunnen zij van beteekenis zijn indien het een buitengewoon belangrijk en zeldzaam stuk geldt waarvan geen beter exemplaar bestaat. Het zal den lezer reeds duidelijk zijn dat de goede modellen dus bijna steeds, laten wij zeggen 95% van hun aantal, op spanten zijn gebouwd, terwijl slechts enkele tot de z.g. blok-modellen behooren. Indien het zulke zijn, mag deze omstandigheid niet hinderlijk zijn voor de verdere constructie en moet de afwerking overigens even goed zijn als bij de gebouwde modellen.

Primitieve en minderwaardige zijn bijna steeds gemaakt uit een uitgehold blok hout; behalve aan veelal grove afwerking, alsmede onregelmatigheden in het hout, lijden zij veelal aan het euvel dat het blok in den loop der jaren is gaan splijten waardoor eene scheepszijde meestal op de hoogte der stevens bedenkelijk uitwijkt, of ook dat zij wormstekig zijn.

Zooals ik reeds zeide, zijn de modellen der binnenschepen vrij zeker wel alle te rangschikken als voortbrengselen van liefhebberijwerk door vakmensen gemaakt, wier vaardigheid in dit opzicht zich in het model afspiegelt. Dat zij gediend hebben als voorbeeld of standaardmodel voor de te bouwen schepen is wel geheel uitgesloten als men weet dat op verreweg de meeste werven getimmerd werd naar aloud gebruik zonder teekeningen en theoretische kennis van eenige beteekenis. M.i. zijn zij als nabootsing gemaakt in vrijen tijd door den bouwmeester of door een werkbaas, hetzij voor eigen genoegen, wellicht ter versiering van woonhuis of kantoor en vermoedelijk ook wel in opdracht, waarbij waarschijnlijk een enkele keer om als gelegenheidsgeschenk te dienen.

Sommige der scheepjes getuigen van zoo eene hier veronderstelde bestemming daar zij tot nu toe bewaard werden in eene bijbehorende vitrine, eene antieke goed bewerkte kast met soms wat al te kleine ruiten en een wit achterschot, waartegen romp en tuigage zich voordeelig afteekenen. Zulke modellen, die door vrijwaring van stof en ongewenschte aanraking zich nog in den toestand bevinden als toen zij nieuw waren, geven een bewijs van de zorg en piëteit waarmede zij behandeld zijn.

In tegenstelling hiermede zijn vele andere door verwaarloozing in een toestand van verval geraakt. Wanneer deze slechts van lichten aard is, zoo kunnen zij door reiniging en eenige kleine herstellingen gemakkelijk in orde gemaakt worden; dikwijls is echter het model dermate verwaarloosd en beschadigd — waarbij veelal de geheele tuigage en andere losse deelen zijn weggeraakt, dat eene algeheele — dikwijls moeilijke en tijdroovende restauratie noodzakelijk is. Ook zijn er vele bedorven doordat zij in lateren tijd gediend hebben tot speelgoed; het mooie eikenhout en de oorspronkelijke beschildering zijn dan meestal oververfd, terwijl onderdeelen van inferieur maaksel het verder ontsieren. Wanneer men modellen aantreft die langs de waterlijn, of onderin aan de kiel geheel of gedeeltelijk vergaan zijn, kan men er wel zeker van zijn dat zij als vijfverscheepjes gediend hebben, zooals vroeger wel gebruikelijk was; hetgeen zeker wel een aardig gezicht opleverde — vooral wanneer het een decoratief scheepje was — maar minder bevorderlijk voor de duurzaamheid.

De thans binnen Nederland aanwezige modellen geven vrijwel een volledig overzicht van alle voornaamste soorten, van vele daarvan zelfs in alle variëteiten van omstreeks het derde kwart der 17e eeuw tot in onzen tijd. De daaraan ontbrekende veroorzaken echter geene storende leemte; meestal zijn het slechts variaties van soortgelijke, of kleine scheepjes voor lokaal vrachtverkeer wier bouw doorgaans niet van bijzondere beteekenis was. Dit verschijnsel doet zich niet enkel voor uit tijden die reeds ver achter ons liggen maar ook met betrekking tot een aantal thans nog in de vaart zijnde schepen. Zoo heb ik b.v. nog nooit een model aangetroffen van een Westlander, het alom bekende lange, smalle scheepje dat men veelvuldig aantreft in de wateren tusschen Amsterdam en Rotterdam. Men kan wel zeggen: hoe gewoner en alledaagscher het scheepstype, des te zeldzamer zal men een model daarvan aantreffen. Ik zelf heb mij eenige jaren geleden beijverd om van eenige uitstervende types, naar een der laatst daarvan overgebleven schepen — in één geval van het eenig nog bestaande — een goed model op schaal te laten nabouwen; t. w. een zeer oude keen die op eene werf te Tiel gesloopt werd, een Dorstensch eak — een zeer merkwaardig rivierscheepje — die te Amsterdam overwinterde, en een praamaak die gedurende twee jaren als brandstoffschip aan de Leidsche brug te Amsterdam lag, alsmede van twee zeeschepen n.m.l. een driemastkof en een driemasthoeker naar halfmodellen in het Nederl. Museum. Al deze exemplaren wachten thans in het Nederl. Historisch Scheepvaart-Museum op verdere afwerking. Ook valt het op dat twee modellen, in duplo bekend onmiskenbaar van de zelfde hand zijn; dit is vast te stellen bij twee Statenjachten beide

in het Nederl. Historisch Scheepvaartmuseum en bij een midden 18e eeuwse Zeeuwsche Boejer, het eene exemplaar op dezelfde plaats, het andere in het Nederl. Museum.

Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche Poonen zijn veelvuldig nagebouwd, ook de oude Statenjachten met hun decoratief uiterlijk oefenden daartoe aantrekking. Al bestaan er dus van enkele schepen verscheidene modellen (soms oplopend tot een half dozijn), van andere staat vast dat zij maar in enkele exemplaren voorkomen, vele zelfs als uniek stuk. Het is bekend dat goede modellen vroeger voor spotprijzen te koop waren, zonder dat verkooper en kooper vermoedelijk eenige diepgaande kennis hadden van de bouwkundige en historische beteekenis. Hierom ging het ook niet, maar wel om de waarde als antiek decoratief sierstuk.

Zoo werden merkwaardige scheepsmodellen, die twee honderd of meer jaren den tand des tijds getrotseerd hadden, soms in ongerept en ongeschonden toestand, meer of minder verwaarloosd, verhandeld voor enkele guldens. Een onbekend aantal is indertijd weggekocht door vreemdelingen, buitenlandsche kunstkoopers en schilders die onze provincieplaatsen bezochten; het komt mij voor dat dit doorgaans stukken van grof en primitief maaksel zijn geweest, hoewel reeds bewezen is, dat er zich ook zeer fraaie onder bevonden. Eenige van deze konden gedurende de laatste jaren wederom naar ons land worden teruggebracht. Ook kwamen zij af en toe in antiquiteiten en boedelveilingen voor. Al zijn er zeer zeker goede modellen naar het buitenland verhuisd, zoo is het geenszins waar als zouden de belangrijke en mooie daar te vinden zijn, terwijl wij slechts het overschot zouden bezitten. De belangrijkste Nederlandsche modellen in buitenlandsche musea zijn een laat 16e eeuwsch zeeschip in het museum te Madrid, twee oorlogschepen uit het tijdperk van De Ruyter, t.w. een admiraalschip in het Oudheidkundig Museum te Gent en een gelijksoortig exemplaar in het Hohenzollern Museum te Berlijn (toebehoorende aan den ex-keizer van Duitschland en bij ons bekend als inzending in de historische afdeeling der Eerste Nederlandsche tentoonstelling op scheepvaartgebied in 1913 te Amsterdam), en een driedekker uit het laatst der 17e eeuw, thans in engelsch particulier bezit.

De weinige nederlandsche modellen, waaronder ook eenige binnenschepen, die men aantreft in de maritieme afdeeling van het Louvre en van het South Kensington Museum zijn niet van zulke beteekenis dat men ze behoeft te beschouwen als een gemis voor onze nationale collecties.

Hierin toch vinden wij een schat van de allerfraaiste modellen, eene collectie die niet meer te remplaceeren zou zijn.

De voornaamste verzamelingen zijn thans in vast bezit van het Rijk (het

Nederl. Museum gevestigd in het Rijksmuseum, waarvan enkele exemplaren afgestaan aan het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum), het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum en het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam. Ook bestaan er enkele stukken van beteekenis als historische hangschepen in kerken, in eenige Gemeente Musea en oudheidkamers, alsmede nog een klein aantal bij particuliere eigenaars.

De verzamelingen in het Nederl. Museum en het Maritiem Museum te Rotterdam waarin ook eene belangrijke afdeeling Nederl. Indische vaartuigen, die eene geheel afzonderlijke studie vereischen, bestaan reeds vele jaren, de kern daarvan is eenerzijds een Rijksverzameling van in hoofdzaak marineschepen, anderzijds die welke toebehoorde aan Z. K. H. Prins Hendrik, den broeder van Koning Willem III. De verzameling in eigen bezit van het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum is van zeer jongen datum en bijeengebracht door schenking, bruikleen en aankoop van nagenoeg alles wat nog in particuliere handen was. Vooral het Museum in Rotterdam en het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum bezitten een ruime collectie binnenschepen en visschersvaartuigen. In het laatstgenoemde is echter slechts een deel tentoongesteld, vele bevinden zich wegens plaatsgebrek in de museumzalen op de niet openlijk toegankelijke zolderverdieping terwijl een aantal van deze nog in orde moet worden gemaakt alvorens zij voor tentoonstelling geschikt zijn.

De geschiedenis der binnenschepen en visschersvaartuigen n.m.l. hun oorsprong, ontwikkeling, verdeeling in soorten en variaties, alsmede gebruik, staat in eng verband tot de opkomst en ontwikkeling van handel en nijverheid en daarmede tot de volkswelvaart.

Zij vormen één geheel — de schepen en het doel waarvoor men ze noodig had — waarbij zonder het één het ander niet kon bestaan. In het gebruik der schepen ligt tevens hunne groote verscheidenheid opgesloten. Als men constateert hoe zeer uitéénlopend in verschillende deelen van het land de bouwwijze was en hoe ook de schepen in uiterlijk verschilden, dan zou men geneigd zijn te gelooven dat zulks een gevolg is van verschillende opvatting van bouw, misschien te samenhangend met den onderling verschildenden aard bij diverse gedeelten van onze bevolking. Dit is echter geenszins het geval. De bouw en het uiterlijk der schepen houden ten naaste verband tot het doel waarvoor zij moesten dienen, waarbij dus in de eerste plaats rekening werd gehouden met den aard der te vervoeren lading alsmede met de wateren die daarvoor zouden worden bevaren.

Daar zoowel lading en in veel sterkere mate de te bevaren waterwegen van zeer uitéénlopenden aard waren, werden deze factoren van overheerschen den invloed op den bouw der diverse schepensoorten. De onderlinge ver-

schillen zijn daardoor dikwijls zeer groot, ja dikwijls zijn de schepen nauwelijks met elkander te vergelijken als hebbende totaal geene overeenkomst met elkander.

Wil men weten wanneer de binnenscheepvaart en de visscherij in Nederland zijn ontstaan, dan moet men teruggaan in de oudste geschiedenis van ons land tot het tijdperk dat er aanwijzingen bestaan dat handel en nijverheid zich vestigden en ontwikkelden, voor welker bediening men het gebruik van schepen noodig had.

Wij weten dat de oudste bewoners van ons land een natuurvolk waren, waarbij wij mogen veronderstellen dat zij die in de waterrijke deelen hunne nederzettingen hadden, wel een middel zullen hebben geweten en toegepast om zich op het water te kunnen bewegen. Vóór hier van een bepaalden scheepsbouw sprake was, is het dus waarschijnlijk dat er gevaren werd zij het ook op zeer primitieve manier en in beperkte mate. Even als nu nog bij natuurvölker in andere werelddeelen, kwam uit den uitgeholden boomstam de kano voort; een dusdanig exemplaar — zeker het oudste Nederlandsche vaartuig — werd in 1870 uit het veen opgegraven te Nijveen. Het wordt bewaard in het Rijksmuseum van Nederlandsche Oudheden te Leiden en verkeert nog in goeden toestand. Witsen verhaalt dat reeds omstreeks 1630 een blijkbaar soortgelijk scheepje uit den grond werd te voorschijn gehaald niet ver van Muiden. Het was vervaardigd uit een uitgeholden boomstam, had roeibankjes en een steven.

Uit de geschiedenis der Romeinen in Nederland leeren wij dat de scheepvaart in deze gewesten alreeds op zekere hoogte stond. In lateren eeuwen toen de Saksers en Friezen, welke volksstammen uit het Oosten gekomen waren, de voornaamste bewoners van Nederland waren, heeft de scheepsbouw zeker groote vorderingen gemaakt: men neemt aan dat vooral de Friezen eene hoogere kennis daarvan meebrachten en die hier verspreid hebben. Reeds vroeg bestond er verkeer op Engeland en vermoedelijk ook reeds op Scandinavië.

Waar de Romeinen reeds in de eerste eeuw onzer jaartelling naar Engeland waren overgestoken, zoo mag men aannemen dat de scheepsbouw in N.W. Europa in den tijd daarna zich zeker goed ontwikkeld heeft, want het is duidelijk dat de schepen — hoewel in menig opzicht nog primitief en onvolmaakt — hebben moeten voldoen aan de minimum-eischen die eene navigatie op open zee en langs gevaarlijke kust aan hen stelde.

Zoo zal ook de scheepsbouw in Nederland geleidelijk tot hooger trap geklommen zijn; hoe de schepen uit den laat-Merovingischen en Karolingischen tijd er hebben uitgezien is niet precies bekend maar wel kunnen

wij er ons ongeveer eene voorstelling van maken wanneer wij tot maatstaf nemen wat ons daarover uit omliggende landen bekend is.

Wij kunnen ons daarbij bepalen tot onzen eigen kring van Noord-West Europa. Het aanhalen van de geschiedenis van den scheepsbouw van Zuid-Europa waarbij zelfs de oude Egyptenaren te pas komen, de Phoeniciers, Grieken en Romeinen is daarvoor heelemaal niet noodig.

Met recht mag men aannemen dat de scheepsbouw in dit deel van ons werelddeel ook hier is ontstaan en zich op eigen basis heeft ontwikkeld. Het vermoeden op een zeer vroegen invloed uit het Zuiden is althans zeer vaag. Voor die kennis moeten wij vooral ons oog richten op kusten van Scandinavië en Denemarken, het gebied van waar de Noormannen tot ons kwamen op hunne rooftochten langs de kusten van onze landen, Engeland en Frankrijk. Voor het eerst traden zij bij ons op in de eerste helft der negende eeuw toen in 836 Witla door hen verwoest werd, een handels centrum gelegen op een der Zuid-Hollandsche eilanden aan den scheepvaartweg naar Vlaanderen. Daarna onderging Dorestad — later geheeten Wijk bij Duurstede — meermalen eenzelfde lot. Over hunne tochten, waarbij zij hier zoowel als in het tegenwoordige België en Noord-Frankrijk diep het land indrongen, is niet al te veel bekend.

Voor ons doel is echter van hoofdbelang de kennis van hunne vaartuigen, de zoo bekende Wikinger schepen. Behalve enkele nog bestaande afbeeldingen hiervan uit den Normandischen tijd, spreken zij zelve tot ons door eenige goed bewaard gebleven exemplaren die in de tweede helft der 19e eeuw in Noorwegen zijn opgegraven.

De laatste bestemming van deze schepen was in sommige gevallen dat zij tot rustplaats dienden voor eenen gestorven aanvoerder, waarbij zij door eenen grafheuvel bedekt werden. Aan de afsluiting van den leemgrond is het behoud te danken van het schip en inventaris, alsmede der bijgevoegde gebruiksvoorwerpen.

Ook uit een vroeger tijdperk, vermoedelijk uit het begin der vierde eeuw, bestaat een opgegraven schip. Deze vondst had plaats in 1863 te Nydam in Sleeswijk Holstein waar uit het veen een volkomen ongeschonden Germaansch roeischip te voorschijn kwam. Dit schip wordt bewaard in het museum te Kiel.

Het is van bijzonder fraaien en slanken vorm met hellende stevens. De eikenbeplanking op negentien spanten is overnaadsch, bestaande uit vijf gangen aan elken kant en een kielgang.

De maten zijn: 75 voet lang en 10.5 wijd. Het zijroer hing op 3 Meter uit den achterstevens; het schip was ingericht voor 28 roeiriemen, bevestigd op het boord.

De Wikinger schepen van eenige eeuwen later waren niet enkel roeibooten maar tevens voor zeilen ingericht. De fraaiste en meest bekende van deze werden in 1880 te Gokstad en in 1903 te Oseberg aan het Christianiafjord opgegraven. Hoewel beschadigd, verkeerden zij overigens in uitstekenden staat. Het Gokstadschip meet over de stevens bijna 24 Meter en is ruim 5 Meter breed.

Vóór en achterschip zijn nagenoeg even scherp met gebogen stevens welke boven het boord rechtstandig waren doorgetrokken.

Bij de schepen der aanvoerders eindigde deze verlengde voorstevan in een grillige versiering, meestal een soort drakenkop. Het zijroer in den vorm van een breeden riem, hing aan stuurboord ruim 2½ M. uit den achterstevan, draaibaar bevestigd op een klos die op halve hoogte tegen de huid was aangebracht. De roeiriemen staken door gaten in een der bovenste gangen die van sterkere constructie waren, het Gokstadschip telt 16 zulke gaten aan elken kant. Ook hingen daar de houten schilden half over het boord heen juist boven de roeigaten, zij waren geheel rond van 90 c.M. middellijn en van een metalen knop voorzien. De mast stond in het midden en voerde een razeil dat meestal gestreept was van rood of blauw, met wit.

Hoewel de schepen een los dek hadden, was de inrichting vrij gebrekkig voor de herberging van het betrekkelijk groot aantal opvarenden; 's nachts werd — wanneer de omstandigheden het toelieten — een veilige ligplaats gezocht en een tent over een deel van het schip opgezet.

Zonder te uitvoerig in de beschrijving der details te willen worden, moet melding gemaakt worden van de bijzondere manier van aanhechting der overnaadsche gangen op de spanten. De gangen zijn op elkaar geklonken met ijzeren nagels. Hoewel de bovenste ook op die manier tegen de spanten zijn bevestigd, zoo zijn de lagere dat niet. Deze zijn daarop vastgebonden met een bindsel dat gestoken was door gaten in het spant en gaten in twee tegen het spant aansluitende nokken, welke bij de bewerking van den gang aan den binnenkant waren uitgespaard.

De gevonden schepen zijn alle in veilige bewaarplaats; het Gokstadschip is een der merkwaardigste bezienswaardigheden in het museum te Christiania; ook bevindt zich van dit schip eene complete reconstructie op 1/10 der ware grootte in de maritieme afdeeling van het Louvre, reeds in 1884 nauwkeurig beschreven en afgebeeld door den Vice Admiraal Paris in zijn „Souvenirs de Marine."

Daar het wel vaststaat dat de Noormannen in de 9e en 10e eeuw door meerdere navigatie ook grootere bedrevenheid in den scheepsbouw hadden,

zoo mag men aannemen dat in dit tijdperk van veelvuldige aanraking deze niet zonder invloed is gebleven op de bouwwijze der Friezen.

De oude Hollandsche bouw is ook overnaadsch geweest; dit is nu op zich zelf niets bijzonders en behoeft heelemaal niet beweerd te worden dat dit juist van de Noormannen zou geleerd zijn. De uitwijding over het Wikingerschip was veeleer eene aanduiding uit authentieke stukken, hoe destijds in Scandinavië en vermoedelijk soortgelijk in het overige N.W. Europa, een zeeschip was gebouwd. Overnaadsche bevestiging der planken kwam niet alleen voor bij scheepsbouw maar ook bij huizen; hoevele schuren van dat soort ziet men ook nu nog; en in den kleineren scheepsbouw bestaat deze manier nog even goed als door alle eeuwen heen.

Omtrent de ontwikkeling van den scheepsbouw in Nederland tot omstreeks het jaar 1000 is dus niet veel positiefs bekend, maar op grond van gegevens, voornamelijk uit toenmaligen handel en verkeer, kan men zich voorstellen dat die in evenredigheid tot de maatschappelijke toestanden tot een hooger trap moet geklommen zijn.

Wij komen nu tot het tijdperk waaruit het Koggeschip tot ons spreekt als het oudste Nederlandsche scheepstype, waarvan wij nadere kennis bezitten om ons eene eenigszins goede voorstelling van zijne gedaante en constructie te kunnen maken.

De Kogge die blijkbaar in verschillende afmeting werd gebouwd, was o.a. een zeeschip dat geschikt was om tochten naar de Oostzee en Middellandsche zee te ondernemen; wij kennen het gebruik als zoodanig uit de geschiedenis — deelname aan de Kruistochten — en het handelsverkeer; de naam Kogge komt voor in een archiefstuk te Lübeck n.m.l. een brief van Gijsbrecht van Aemstel uit het jaar 1248, waarin hij de vrijlating verzoekt van eene aldaar vastgehouden Amsterdamsche Kogge.

Men moet zich geene verkeerde voorstelling maken uit afbeeldingen zooals wij het Koggeschip kennen van sommige zegels en windwijzers, die voor een groot deel den indruk geven van een notendop, vooral zooals het Amsterdamsche met de twee mannen en den onafscheidelijken hond. Vele stadszegels echter uit dezen tijd welke een schip voeren geven ons intusschen een goed denkbeeld van den hoofdvorm alsmede van de tuigage. De zee-koggen van het oudere soort hebben het uiterlijk der Wikingschepen n.m.l. met de gebogen stevens van gelijken vorm; de romp schijnt echter voller gebouwd te zijn geweest, dus minder scherp en vermoedelijk met eene kleinere verhouding van breedte tot lengte. Alle zegels vertoonen onmiskenbaar het overboordige werk, een in het midden staanden mast met razeil en het zijroer. Ook zijn die vaartuigen van verschillende soort. Zoo voert het

zegel van Amsterdam, dat vermoedelijk reeds vroeg zeehandel dreef, een zeeschip van nagenoeg dezelfde gedaante als wij dit ook aantreffen in zegels van eenige Engelsche en Duitsche zeehavens; andere daarentegen (Stavoren 1246, Harderwijk 1280) vertoonen een schip van meer eenvoudige constructie en uitrusting, blijkbaar enkel voor de Zuiderzee of plaatselijk verkeer bestemd. De voorsteven is niet gebogen maar recht, de geheele vorm van het schip is vierkanter, van de zeilen is niets met zekerheid te zeggen, daar deze evenals het rondhout en de vallen niet zijn waar te nemen.

Laatstgenoemde zegels van Stavoren en Harderwijk vertoonen reeds het roer met haken en vingerlingen aan den achtersteven, deze is dus ook van rechte lijn en nagenoeg rechtstandig. Ook in vergelijking met buitenlandse zegels schijnt het stevenroer sedert het midden der 13e eeuw geleidelijk in de plaats getreden te zijn van den zijdelingschen stuurriem.

Niettemin moet ook dit kleine, maar eenvoudige scheepstype beschouwd worden als een grondslag waarop de latere bouw werd voortgezet. Geenszins bedoel ik om verder te gaan met de geschiedenis van het zeeschip. De bespreking tot hier aan toe was echter noodig omdat de bouw uit deze lang vervlogen tijden tenslotte de basis is gebleven niet alleen voor de verdere ontwikkeling daarvan, maar ook van ons binnenschip en den visscherman.

Men moet een schip beschouwen als iets dat uit zich zelf is ontstaan n.m.l. als een product, door menschenhanden gewrocht, gegroeid uit de gebiedende eischen die voor zijn bestaan noodzakelijk bleken. Niemand heeft ooit een schip in zijn oervorm uitgevonden. Het drijfvermogen van hout, de draagkracht van het water, een van zelf zich aanwijzende grootere maat voor langscheeps dan voor dwarsscheeps, de natuurlijke voortbeweging door roeien met de armen of het opzetten van een primitief zeil, ziehier de factoren, waarin het ontstaan van een schip ligt opgesloten, tevens de richting tot verdere ontwikkeling aanwijzende.

Schepen zijn nooit onderhevig geweest aan stijl; door de vergroeidheid met zijn element is het daarvoor bewaard gebleven. Gaven de diverse stijlen in het verloop der eeuwen aan de gebouwen telkens een ander aanzien, niet enkel in ornament, maar ook aan de geheele bouworde, de scheepsvormen zijn door deze stroomingen nooit aangetast. Vermoedelijk is die gedachte ook nooit ernstig bij iemand opgekomen, maar al te goed wetende dat men zich aan den scheepsvorm niet mocht vergrijpen. Het eenige waaruit aan een schip de stijl spreekt, is het ornament dat als toegepaste kunst tot versiering is aangebracht. Schepen uit verschillende tijdperken — en dit heeft vooral betrekking op de zeeschepen — zijn derhalve gekarakteriseerd door een tweevoudig kenteeken n.m.l. de vorm van den romp met bijgaande tuigage,

welke beiden niets met stijl te maken hebben, daarnaast de stijl van het ornament en de beschildering. Uitgaande van de grondvormen zooals men die voor meer dan duizend jaren reeds construeerde, heeft men daarop voortgebouwd, dezelve steeds verbeterende en voor speciaal gebruik geschikt makende. Zoo zijn de meest uitéénlopende soorten en types ontstaan van meerdere of mindere verscheidenheid al naar de bestemming waarvoor zij werden gebouwd en de wateren die zij moesten bevaren. Als uitersten nemen men b.v. een overmatig lange oude Keulenaar en een ronde Friesche boeier. Naast hetgeen te leeren valt uit de aanschouwing van oude schilderijen, teekeningen, prenten en de bestudeering der modellen, danken wij een groot gedeelte van de kennis van onzen ouden scheepsbouw aan de geschriften die ons door vakkundige schrijvers zijn nagelaten. Zij waren allen personen die tot scheepsbouw en scheepvaart in betrekking stonden en schreven hunne werken uit een motief tot vastlegging van hunne kennis ter leering van hunne medemenschen.

Zowel om reden eener chronologische volgorde als uit achting voor den meest vermaarden dezer schrijvers, noem ik in de eerste plaats Nicolaas Witsen. Zijne beteekenis voor de geschiedenis van den Nederlandschen scheepsbouw is van zooveel gewicht dat hier wel eenige regelen aan zijne nagedachtenis mogen gewijd worden. Ik zal niet uitwijden over zijne verdiensten als Amsterdamsch overheidspersoon, burgemeester en zijne kwaliteiten als staatsman, maar hem beschouwen in zijne betrekking tot den Nederlandschen scheepsbouw — hier speciaal tot dien der kleinere schepen — waarvoor hij ons een werk van onschatbare waarde heeft nagelaten in zijn „Aeloude en hedendaagsche Scheepsbouw en bestier“.

Hij werd geboren op 8 Mei 1641 als de derde der 5 zoons van den burgemeester Cornelis Jansz. Witsen en Catharina Opsie. Nicolaas genoot eene opvoeding zooals gebruikelijk was voor jongelieden van aanzienlijken huize. Op 15-jarigen leeftijd maakte hij reeds met zijn vader eene reis naar Engeland. Hij studeerde aan het Amsterdamsch Atheneum in filosofie, astronomie en wiskunde, waarna hij te Leiden in 1664 het Doctor in de rechten promoveerde. Ook beoefende hij aardrijkskunde, fraaie letteren, natuurwetenschappen en oudheidkunde, terwijl hij van zijnen vader eene levendige belangstelling erfde voor alles wat het zeewezen betreft. Witsen is als schrijver bekend door twee groote werken, n.m.l. zijn „Historie van Noord en Oost Tartarye“ met de door hem ontworpen kaart van Tartarye, feitelijk Noord- en Aziatisch Rusland, waarvoor hij den grondslag legde op eene reis die hij op 23-jarigen leeftijd naar Rusland maakte in het gevolg van een Nederlandsch gezantschap. De uitvoering nam lange jaren in beslag gedurende

welke hij een druk verkeer tot Rusland onderhield, waardoor hij als vanzelf de aangewezen persoon werd om in 1697 Czaar Peter den Groote bij diens bezoek aan Amsterdam tot leidsman te dienen. Met dit werk hield nauw verband zijne begeerte om vast te stellen of er werkelijk een noordelijke doorvaart naar Oost-Azië kon bestaan. Het andere, reeds bovengenoemde, is zijn beroemd geworden Scheepvaartboek dat in 1671 het licht zag, met hetwelk zijn naam onafscheidelijk aan ons zeewezen verbonden is. Het moest voor een liefhebber van water en schepen wel heerlijk zijn om in Amsterdam aan het open IJ te wonen, waar de masten en ra's der vele schepen „de lucht duister schijnen te maken.” Zooals hij in de inleiding zegt, waren eenige „teekeningen en grondslagen” die hij van zijn vader had, het uitgangspunt; de bepaalde aanleiding om zulk een uitvoerig werk samen te stellen, was het besef van de noodzakelijkheid dat zooiets in Nederland eens werd ter hand genomen, aangezien niemand zich tot dusverre daarvoor eenige moeite had gegeven; in tegenstelling met het buitenland waar reeds literatuur op scheepvaartgebied bestond. Zijn werk is ten deele geschiedkundig, ten deele bouwkundig. Zoo brengt hij veel in beeld en woord aangaande de schepen en gebruiken der oudheid. Hoe hij de gegevens daarvoor verzamelde, kan men zich levendig voorstellen uit de mededeelingen over zijne Italiaansche reis in 1666-'67. Zijne oudheidkundige ontwikkeling en vooral zijn kennis van munten en penningen, waarvan hij een groot kenner en verzamelaar was, waren hem van groot voordeel. Van de munten, alsmede van de monumenten in Rome, teekende hij de fantastische romeinsche schepen na; ook onderhield hij een levendig verkeer met geleerden en kunstenaars, die hem afbeeldingen en bijzonderheden van phoenisische en grieksche scheepstypes leverden. In Italië heeft hij zich zonder twijfel op de hoogte gesteld voor zijne uitvoerige beschrijving van de twee statieschepen van Caligula (overleden 41 n. Chr.) die thans nog op den bodem van het meertje Nemi rusten (dicht bij Rome) en hoe fragmenten daarvan waren opgevischt. Van deze schepen in den Nemorenzer poel of Numidische meer werden hem later uit Florence nadere mededeelingen toegezonden. Te Pisa zag hij galeien op stapel staan en in eene kerk wees men hem twee zuilen, die vervaardigd waren uit de snebben der veroverde schepen van Cleopatra's vloot.

Ook veel wetenswaardigs in ons land heeft hij door opteekening en afbeelding voor verloren gaan behoed. Zoo geeft hij de afbeelding en beschrijving van een fraai karveel, dat tegen de zoldering der kerk van Diemen was geschilderd. Ook vermeldt hij de thans nog hangende kerkschepen in de St. Bavo te Haarlem en de St.-Laurens kerk te Alkmaar, resp. ter her-

innering aan de inneming van Damiate in den vijfden Kruistocht (1218) en den tocht naar Chattam.

De meeste hoofdstukken zijn gewijd aan den scheepsbouw uit zijn tijdperk, waarvan hij zegt, dat op het groot getal werven getimmerd werd naar aloud gebruik zonder vastgestelde regelen of theorie, hoewel de bouwmeesters zich natuurlijk hielden aan het gebruikelijke type en eene bepaalde wijze van uitvoering. De lof voor het invoeren en bevorderen van meer éénheid komt vooral toe aan de Admiraliteit van Amsterdam, die daar in 1655 de groote werf en het zeemagazijn stichtte.

Witsen behandelt in hoofdzaak den bouw tot in bijzonderheden nauwkeurig van het groote zeeschip, evenzeer van andere vaartuigen als fluiten, galjoten, buizen en jachten. Ook van de binnenvaart met de echt Hollandsche scheepsvormen deelt hij veel mede. Men kan zich voorstellen hoe hij met schippers en op werven moet bezig geweest zijn om schepen na te teekenen en op te meten, en hoe hij gezucht heeft: „de geslachten van schepen worden dikmaal zeer vermengd” bij het groot aantal soorten die toen reeds bestonden, zooals dat ook sindsdien gebleven is tot in de nog bestaande houten schepen. Hij geeft de teekeningen van eenige vaartuigen, waaronder een statenjacht, een speeljacht en eenige binnenschepen, verder eene opsomming met hoofdenmerken van een aantal andere.

Kortom, Witsen's werk is van de grootste beteekenis voor de geschiedenis van onzen scheepsbouw en ons zeewezen. Het boek is tamelijk zeldzaam, vooral de tweede druk waarvan maar enkele exemplaren bekend zijn (te Bremen, in de Universiteitsbibliotheek te Amsterdam en in het Nederl. Hist. Scheepvaartmuseum).

Dit geringe aantal wordt wel toegeschreven aan eene vernietiging van nagenoeg de geheele oplaat; een aanwijzing daaromtrent heeft echter nog niet tot eene positieve uitkomst geleid.

De titel is „Archeitectura Navalis et Regimen Nauticum, ofte Aeloude en Hedendaagsche Scheepsbouw en Bestier, 1690”.

Het boek omvat den ouden text vermeerderd met een aantal aanvullingen en uitbreidingen alsmede vermeldingen van gebeurtenissen in de 20 jaren tijdsverschil.

Te Amsterdam dragen een straat en eene kade den naam van den alom geëerden burgemeester; in de 19e eeuw werden eenige schepen naar hem genoemd en te Alkmaar is het de bekende werf der firma Stoel, die hem op deze wijze eert. Nicolaas Witsen was gehuwd met Catharina Hochepied. hunne kinderen zijn allen jong gestorven. Hij zelf overleed na een welbesteed en deugdzaam leven op 76-jarigen leeftijd, waarna zijne begrafenis

plaats vond in het kerkje te Egmond a/d Hoef. Eene uitdrukking van hulde ter zijner nagedachtenis en een gevoel van dank voor hetgeen hij ons heeft nagelaten, zij hier aan Witsen gewijd.

Het daarop volgend werk van beteekenis, handelende over de Nederlandsche scheepsbouw en scheepvaart is „De Nederlandsche Scheepsbouwkomst opengesteld door Cornelis van IJk, uitgegeven te Amsterdam in 1697. Het titelblad vertoont eene staande vrouwenfiguur, een stevenkroon om het haar en een scheepsmodel op den arm. Aan hare voeten rust een mannelijke figuur die vermoedelijk een stroomgod voorstelt. Met den opgeheven linker arm houdt zij een gordijn open waardoor men het gezicht heeft op den waterkant van eene stad alwaar zich eene werf bevindt en hard gewerkt wordt aan drie op stapel staande zeeschepen terwijl een vierde in reparatie is. Een afzonderlijk prentje geeft de bekroning van het werk n.m.l. het afloopen van een van deze onder het gejuich van het werfpersonnel en toeschouwers.

Met deze voorstelling als voorbereiding wijdt hij den lezer in — met 37 hoofdstukken — in de geheimen van den Nederlandschen scheepsbouw. Van IJk was scheepstimmerman en zeker een kundig vakman zooals op te maken is uit de grondige en zakelijke voorstellingen van zijne leerstof. Zijn boek is goed ingedeeld in hoofdstukken en verlucht met menige afbeelding.

Ook hij behandelt in hoofdzaak de constructie van het zeeschip. Met hem wordt het tijdperk der 17e eeuw afgesloten, hetwelk wij moeten beschouwen als dat van de groote vlucht in onze scheepvaart en scheepsbouw. Een ieder weet van de belangrijke toeneming van beiden, vooral in de tweede helft van den vrijheidsoorlog tegen Spanje. In dien tijd werden het spiegel-schip, de z.g. pinas en daarnaast de fluit — een koopvaardijschip, van achteren rond gebouwd, voortgesproten uit de 16e eeuwse kleinere modellen der Zuiderzee — van Europeesche vermaardheid. De schoolbanken zinsnede „de Hollanders waren de vrachtvaarders van Europa” is wel erg banaal geworden en heeft reeds lang alle origineelheid verloren, niettemin is zij zeer verleidelijk om duidelijk in korte woorden uit te drukken dat dit werkelijk het geval was. Beide bovengenoemde scheepstypes, door de Hollanders geschapen, zijn niet alleen van belang voor de geschiedenis van de verdere ontwikkeling van het zeeschip, maar ook wegens hunne betrekking tot eenige modellen van binnenschepen en visschersvaartuigen. Aan den vorm van het spiegelschip — met lang galjoen, hoogoplopend achterschip en platte afsluiting van den romp, waarvan de bouw zich na 1650 ging splitsen in twee bepaalde soorten, n.m.l. het schip van oorlog (tijdperk van De Ruyter) en als koopvaardijschip: het O.-Indische Compagnieschip is b.v. de gedaante

ontleend van eenige 17e eeuwse jachten, zooals wij later bij de behandeling van dit onderwerp zullen zien, terwijl de fluit in gewijzigden vorm voortleefde in de haringbuis, welke nog niet zoo heel lang geleden uit onze visscherij is verdwenen. Hiermede bedoel ik niet dat de buis uit het fluitmodel is gesproten maar meer dat beide van een nagenoeg zelfde type waren. Evenals Witsen zulks deed, zoo is het niet anders dan natuurlijk dat ook van IJk naast de constructie van het zeeschip een woord wijdt aan de binnenschepen hetgeen hij bezwaarlijk had kunnen nalaten wegens de betekenis daarvan, daar natuurlijk het gebruik en de bouw hadden toegenomen in evenredigheid tot den bloei van binnenlandschen en buitenlandschen handel. Van beide schrijvers leeren wij bijzonderheden over den bouw van meerdere binnenschepen, waarvan de grondvormen toen reeds waren vastgelegd en zich staande hebben gehouden tot in onzen tijd. Geeft Witsen ons b.v. in zijn hoofdstuk over „Binnelants-vaerders" eene teekening van het „overzeesch veerschip" het toenmalig tjalkmodel (welke benaming destijds nog in opkomst was), zoo vertoont van IJk ons een hoeker en een haringbuis. Daarnaast vermelden zij — vooral Witsen — een groot aantal andere vaartuigen van uitéénloopenden aard. Hieronder zijn er vele waarvan het type reeds lang verdwenen is, en daarmede ook de naam. Evenzeer komt het echter voor dat het type vrijwel ongewijzigd bleef voortbestaan, maar enkel de naam in onbruik raakte en door een andere werd vervangen.

Wat zij over deze schepen mededeelen, prikkelt de belangstelling bij den lezer om er meer van te willen weten; niet alleen van de bouworde maar ook van de toestanden in de binnenvaart, waartoe de benamingen der schepen veelal verband hielden. Zoo leert men dat wijd- en smalschepen een soort tjalken waren met geen ander onderscheid dan eene andere verhouding tusschen lengte en wijde, n.m.l. het smalschip was er op berekend om de stadssluis te Gouda te kunnen passeeren terwijl het wijdschip hiervoor te breed was en gebruik moest maken van de sluis in de Gouwe, buiten Gouda om.

Zoo wordt de vreemde benaming „Damlooper" toegelicht door de mededeeling dat de maten van dit schip dusdanig waren dat het juist door de duikersluis van den Leidschendam geschut kon worden.

Ik haal deze schepen hier maar terloops aan om een indruk te geven; bij de behandeling der afzonderlijke modellen komen zij nog eens uitvoeriger ter sprake, alsmede vele andere door Witsen en van IJk genoemd en beschreven. Hoewel het niet de bedoeling is om naast de literatuur over binnenschepen ook nog een overzicht te geven van afbeeldingen in schilder- en teekenkunst, zoo mag uit het tijdperk der 17e eeuw de naam Reinier Nooms niet

verzwegen worden. Hoewel dit zijn ware naam was, werkte hij steeds onder den naam Zeeman. Hij werd geboren te Amsterdam in 1623 en overleed in 1667-'68. Zeeman telt onder onze goede marine-schilders, hij schilderde meerdere zeeslagen alsmede Amsterdamsche stads- en havengezichten. Vooral is hij bekend door de als compleet thans zeer zeldzame collectie etsen van Amsterdam, waaronder een groot aantal de stad aan den waterkant doen zien. Het bedrijf op de werven en in reparatie zijnde schepen trokken hem bijzonder aan. Veelvuldig zijn zijne afbeeldingen van half afgetuigde gekrengde schepen met vlotten langs zij waarop menschen bezig zijn de huid af te branden en opnieuw te verven. Als afzonderlijk voorkomende exemplaren, noemt men deze etsen kortweg „Zeemannetjes”. Hier toe behoort ook eene serie binnenschepen die prachtig aansluit bij Witsen en van IJk daar zij de schepen die deze slechts noemen en beschrijven, aanschouwelijk voorstellen.

Ook een aan Zeeman voorafgaand kunstenaar, Johan Porcellis, ± 1588—1632, mag niet vergeten worden wegens zijne afbeeldingen van eenige vroeg 17e eeuwsche schepen.

De 18e eeuw is arm aan literatuur over binnenschepen. Het aantal modellen is daarentegen aanzienlijk; nagenoeg alle voornaamste toen voorkomende schepen zijn in goede exemplaren aanwezig. Wederom dient vermelding gemaakt te worden van een teekenaar die zich boven anderen onderscheidt door het vele schoonsch wat hij ons over dit onderwerp heeft nagelaten. Het is G. Groenewegen, die in zijn: „Verscheidene soorten van Hollandsche Vaartuigen” (1786) in 84 afbeeldingen eene groote varieteit geeft als O. I. Compagnieschip, driemasthoekers, koffen, galjoten, Staten- en Admiraliteitsjachten, barkentijns, snauwschepen, Groenlandsvaarders diverse beurtschepen, hoekers, buizen en andere visschersvaartuigen, en nog vele meer. De gravures munten niet alleen uit door artistieke uitvoering maar evenzeer — zonder in 't minst daaraan afbreuk te doen — door zuivere en minitieuze weergave van groote en kleine details.

Uit een schoonheidsoogpunt bekeken, moet de binnenvaart gedurende de 18e eeuw wel haar hoogste punt bereikt hebben. Naast de vele soorten van beurt- en vrachtschepen die alle meer een fors en krachtig voorkomen hebben, is er een groot getal sierlijke jachten op te merken.

Oudere typen van deze catagorie schepen, zooals zij reeds vóór 1700 voorkwamen zijn ook nog in gebruik n.m.l. de Statenjachten en Admiraliteitsjachten, wel niet meer zoo overdadig versierd als een halve à driekwart eeuw te voren, maar toch nog op rijke en kunstzinnige wijze. Daarnaast zijn het vooral de buitengewoon fraaie boeiers die nog niet het ronde aan-

zien hebben der latere Friesche, maar van verschillenden vorm en bouw zijn. Vooral de Zuidhollandsche overnaadsche boeierjachten, de Zeeuwsche met hoog voorschip en de groote Zaanlandsche met een zwaar staand gaffeltuig zijn van bijzonder fraaijen vorm. Nader zal dit blijken bij de afbeeldingen en bespreking van de prachtige modellen die wij van deze schepen bezitten. Kort na 1800 verdwijnen verscheidene oude scheepstypen; overwegend is dit het geval bij de zeeschepen waar voor de nog geheel ouderwetsche laat 18e eeuwse scheepsvormen nieuwere en praktische in de plaats traden. Gedurende de 18e eeuw hadden zich geen ingrijpende veranderingen voorgedaan, het verschil tusschen een O.-I. Compagnieschip uit het begin der 18e eeuw en uit het einde daarvan is feitelijk maar gering. Des te grooter is de overgang na 1800 toen men na de in 1813 teruggewonnen onafhankelijkheid vrij plotseling overging tot het gebruik van fregatten, brikken en schoeners. Het is bekend hoe de overzeesche handel — vooral de vaart op Indië — weer opleefde waarbij de oprichting der Nederlandsche Handel Maatschappij in 1824 een belangrijke rol speelde.

Verscheidene oude scheepstypes komen niet meer voor; de eigenlijke fluiten waren reeds lang verdwenen en hunne navolgers de bootschepen — een soort galjoet van fluitmodel die als Groenlandvaarder werden gebruikt — houden ook op te bestaan. Ook de Statenjachten en Admiraliteitsjachten hebben door het overgaan der Oost-Indische Compagnie aan den Staat en het in verval geraakte zeewezen het jaar 1800 niet lang overleefd. Bij de binnenschepen en de visschersvaartuigen deden zich niet zulke bijzondere veranderingen en vervangingen door nieuwe types voor; het sterkst was dit nog wel 't geval bij de visscherij waar de botters op de Zuiderzee overheerschend worden en langs het Noordzee strand de bom zich uitbreidt. De bom was echter geenszins een nieuw type, zelfs van zeer ouden datum, een grooter en forscher soort schip dat zijn voorvader — de Egmonder pink, door Witsen in bijzonderheden beschreven.

Betreffende de binnenschepen en visschersvaartuigen uit het midden van de eerste helft der 19e eeuw ontleenen wij een ruime kennis aan de werken van twee verdienstelijke schrijvers. Dit zijn F. N. van Loon (1820 en 1838) en P. le Comte (1811).

Van Loon schreef twee boekjes over dit onderwerp, beide van bescheiden formaat en niet lang van stof maar niet te min rijk van inhoud. Het eerst zag het licht: Beschouwing van den Nederlandsche Scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje, uitgegeven te Haarlem bij de Wed. A. Loosjes, Pz.; daarna in 1838: Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw met 20 Platen, gedrukt te Workum bij H. Brandenburg.

Het titelblad van het eerste boekje vermeldt Irnsum als zijne woonplaats terwijl luidens van Loon's aanwijzing in het tweede, hij zich noemt: voorheen Controleur der Directe Belastingen, In- en Uitgaande Regten en Accijnsen in de Controle Sneek; Schout van de Gemeente Rauwerd, enz. Folkert Nicolaas van Loon (6 Dec. 1775—13 Dec. 1840) was de zoon van eenen advocaat-notaris, tevens houthandelaar te Harlingen.

Reeds op jeugdigen leeftijd toonde hij grooten aanleg voor scheepvaart en scheepsbouw, vervaardigde allerlei werktuigen van hout en ook scheepsmodellen. Deze neiging zou gedurende zijn geheele leven overheerschend blijven, want hoewel zijn eigenlijke werkkring die van ambtenaar was en hij zich zelfs korten tijd in de handel bewoog — hij dreef een houtzaagmolen, houthandel en ook eenigen tijd eene zaak in boter en kaas — zoo blijkt uit alles dat hij zijne ware roeping op het gebied van den binnenlandschen scheepsbouw had gevonden. Het was verstandig dat Van Loon deze natuurlijke ingeving volgde; behalve dat hij daarmede zonder twijfel zijne eigen levensvreugde vergrootte, stelde hij zich tevens in de gelegenheid om ten algemeenen nutte werkzaam te kunnen zijn, in beide gevallen zeker in hoogere mate dan dat hij gepoogd had zijne gevoelens te onderdrukken of achter te stellen bij meer materieele belangen.

Het is licht te begrijpen dat voor iemand als Van Loon, met een levendigen aanleg en groote toewijding voor alles wat scheepvaart betreft, de omgeving van het belasting- of handelskantoor geen geschikte plaats was.

Hij wijdde aldus een groot deel van zijn leven aan de belangen van den Burgerlijken Scheepsbouw, zoo door hem genoemd als onderscheiding tot de schepen voor de Marine en de Oceaanvaart.

De inhoud van zijne geschriften getuigt van eene grondige onderlegdheid en kennis niet enkel gelijkstaande met die van ervaren vakmensen, maar van een peil dat zich daarboven verheft. Is hij eenerzijds vol lof over de kundigheden en bekwaamheid van een aantal scheepsbouwers en met bewondering vervuld over het product hunner werven, anderzijds kritiseert hij vele gebreken. Van Loon karakteriseert zichzelf als een vakkundige die hoewel zelf niet in de eigenlijke praktijk zijnde, door grondige kennis, eene hoogere intellectueele ontwikkeling, een ruime opvatting en goed opmerkingsvermogen zich als leermeester en kritikus boven ervaren vakmensen kan stellen. Dit valt hem zooveel te gemakkelijker daar hij in zijne vrije zienswijze niet de tegenhoudende werking ondervond van het begrip om trent oud gebruik en gewoonte. Deze twee wogen n.m.l. zeer zwaar bij het scheepsbouwbedrijf. Op de werven werd gebouwd naar oud gebruik zonder dat daarbij eenige bijzondere teekenkunst of theoretische kennis te pas

kwam. Van Loon stelt vooral in het daglicht wat ik te voren reeds opmerkte, dat de uiteenlopende vormen der binnenschepen in hoofdzaak verband houden met de te vervoeren lading en de te bevaren waterwegen.

Hoewel hij eenerzijds de goede oude degelijke begrippen prijst, zoo waar-schuwt hij ook om niet te angstvallig elke nieuwigheid te weren daar door kleine wijzigingen dikwijls groote verbeteringen kunnen bereikt worden, die vooral aan de snelheid en daardoor een meer economisch gebruik ten goede komen. Om dit aan te toonen maakte hij vergelijkingen tusschen goede en minder goede scheepsvormen waarbij hij aanwijzingen geeft ten einde een goed besneden schip onder water te krijgen.

Hierbij stelt hij de vele gebreken aan de kaak, welke hij in hoofdzaak wijdt aan niet voldoende theoretische kennis alsmede aan vasthoudendheid waarbij men niet voortvarend genoeg was om tot nieuwe en betere praktijken over te gaan.

In welke mate zijne kundigheden werden erkend en gewaardeerd, blijkt daaruit, dat een zeker aantal schepen naar zijn ontwerp of naar zijne aanwijzingen werd gebouwd; niet enkel geschiedde dit in opdracht van particulieren maar evenzeer voor Rijksdienst.

Van Loon's eerste boek bevat in hoofdzaak mededeelingen over den bouw van verschillende schepen, terwijl het tweede van beteekenis is voor de vele op en aanmerkingen en de aanwijzingen ter verbetering van den scheepsvorm en tuigage.

Uit Van Loon en het gelijktijdig werk van P. le Comte, Zee-officier, Ridder der Militaire Willemsorde (afbeeldingen van schepen en vaartuigen in verschillende bewegingen, 1831) ontleenen wij rijke kennis van de toenmalige scheepvaart en scheepsbouw. De uitgave van le Comte is van geheel anderen aard dan die van Van Loon. Het zijn 50 goede litho's met text waarin uitvoerig de bouw, inrichting en tuigage van vele soorten zeeschepen en binnenvaartuigen wordt verhaald. Beide werken, die samen goed aansluiten, zijn daarom belangrijk omdat zij een beeld geven van de binnenvaart en visscherij zooals die was bij den aanvang van een tijdperk, n.m.l. na de afsluiting der 18e eeuw die wij gevoegelijk nog tot den ouden tijd mogen rekenen en die eindigde met eene inzinking door binnenlandsche verdeeldheid en Fransche overheersching.

Dit nieuw aangebroken tijdperk opent dus met eene reeks scheepsvormen welke voor het grootste deel nog geheel de oude zijn; eenige waren reeds afgevallen, enkel nieuwe zouden er bij komen. Ook in de tuigage hadden veranderingen plaats; het oude Hollandsche sprietzeil en het staande gaffeltuig alsmede de daarbij behorende ondoelmatige zware opgelaste topmast

maakten plaats — voor zoover zij nog in gebruik waren — voor een gewoon bezaanstuig. Van Loon prijst de vele voordeelen van dit laatste en constateerde reeds de ommekeer in het gebruik. Het sprietzeil komt ondertusschen thans nog voor bij de Vlissinger garnalenschuiten en bij enkele zeer kleine schepjes. Ook het ornament verdwijnt in den loop der 19e eeuw steeds meer en eindelijk geheel, tenzij men de enkele leeuwen en eenig lofwerk aan het roer heden ten dage nog noemenswaardig acht. Alle opsiering zooals grappige roerkoppen, fraai bewerkte hekkeborden en vergulde mastwortels raakte in onbruik, slechts enkele exemplaren zijn hiervan bewaard gebleven.

Eenige oude scheepsvormen konden hun bestaan nog rekken tot goed in de tweede helft der 19e eeuw, alvorens zij door nieuwe vormen zouden verdrongen worden. Ik denk hier in hoofdzaak aan de hoekers, buizen, koffen en Keulenaars.

De houten bouw was nog onbedreigd en ook in onze jonge jaren (mensen van middelbaren leeftijd) kenden wij niet anders dan dit soort schepen. Het waren ten deele echter reeds niet meer die zooals onze vaders en grootvaders ze dagelijks aanschouwden en er ook wel mee gevaren zullen hebben.

In het einde der eeuw deed het ijzer zijn intrede. Aanvankelijk bepaalde zich deze nieuwigheid tot het materiaal, de eerste ijzeren schepen waren meest groote tjalken van nog geheel den ouden vorm zooals zij dit trouwens ook nu nog veelal zijn; zij waren evenzeer fraaie zeilschepen als hunne houten broeders. De zoo mooie hektjalken zijn echter behoudens enkele uitzonderingen nooit van ijzer nagevolgd.

Reeds lang voordat de ijzeren bouw optrad, waren door het gebruik van stoombooten, zoowel passagiers-, vracht- en sleepbooten, de toestanden in de binnenvaart zeer veranderd. Wij denken daarbij ook aan den aanleg van groote scheepvaartwegen (Noord-Hollandsch Kanaal, Noordzeekanaal, Nieuwe Waterweg, Merwede Kanaal en vele andere) alsmede aan veranderingen zooals de afsluiting van het IJ, de drooglegging van den Haarlemmermeer en den aanleg van visschershavens te Scheveningen en IJmuiden. Deze laatste gebeurtenis had eene algeheele verandering in de schepen der zeevischerij ten gevolge.

Ook de tuigage werd gemoderniseerd, staaldraad, metalen blokken en lieren kregen allengs geheel de overhand over het oude systeem. Waren er reeds vele scheepsvormen geheel of gedeeltelijk verdwenen, niettemin bleef de zeilvaart een groot aandeel in het goederenvervoer behouden en dit is ook thans nog het geval.

Door meerdere en ruimere toepassing van het ijzer begon men allengs van de oude scheepsvormen af te wijken waardoor nieuwe en gewijzigde modellen ontstonden; dit uitte zich vooral in lijnen, afmetingen en verhoudingen, meer vierkantig, en vervorming van het voorschip.

Zoo ontstonden de schepen met klipperboeg, alsmede zoovele andere op welker samenstelling het woord constructie beter past dan het woord scheepsbouw.

Een nog grootere ommekeer bracht de motor als voortstuwende kracht. De steeds toenemende toepassing daarvan zal vermoedelijk de genadeslag blijken te zijn voor den toch reeds zoo gemoderniseerden ouden bouw en ook wel voor de zeilvaart. Was tot nu toe in mijne verhandeling het begrip van binnenschip vergroeid met dat van binnenvaart, zoo is daarin zeker geen verandering gekomen; in den tijd na 1900 moet ik echter deze twee begrippen scheiden voor zoover het betreft de door mij bedoelde oudere binnenschepen waarvan ik den aard en het gebruik in deze inleiding eenigszins in het daglicht heb gesteld. De binnenvaart blijft bestaan, bloeit voort, maar grootendeels met geheel andere middelen; de oude schepen, de producten van den hoog ontwikkelde scheepsbouw onzer voorvaders, door eeuwen heen, zij zijn op een klein aantal na van het tooneel verdwenen.

Hiermede houdt het oud Hollandsch beeld van onze waterwegen langzamerhand op te bestaan, het is althans zeer veranderd; in plaats van het schip met bolle zeilen vaart nu de zuchtende motorboot.

Ook ons stadsgezicht, hetwelk reeds zooveel veranderingen heeft moeten ondergaan, mist de fraaie oude schepen in zijne grachten en havens.

Met de schepen op het water is het gegaan als met de molens in ons landschap in wier plaats steeds meer — en onweerstaanbaar — fabrieken, stoomgemalen en electrisch bedrijf zijn verrezen. Beide — de oude schepen en de molens — zij worden eene zaak van het verleden; voor een groot deel zijn zij dit reeds, het wordt meer en meer een afgedane zaak.

Ik kan mij voorstellen dat het opkomende geslacht hetwelk zooals ik in den aanvang zeide, weinig of niets van de oude toestanden der binnenvaart en visscherij gekend heeft, vrij onverschillig gestemd is tegenover hetgeen wat daarop direct betrekking had. Waarom zou men zich ook verdiepen in al die bijzonderheden betreffende bouw en tuigage van schepen die niet meer bestaan.

Menschen van uitsluitend praktischen en materieelen aanleg zullen zich daarvoor niet interesseeren, daarentegen meeleven in de belangen van hun tijd.

Maar ook wij, die wellicht anders denken en voelen, weten dat de ware vakkennis, de vaardigheid van uitvoering en de bijbehorende kunstzin met

de bouwmeesters en scheepstimmerlieden in het graf zijn verzonken, al blijft ook de kennis van het oude bewaard in een rijken schat van leermateriaal. Niet alleen de schepen, maar ook het soort der opvarenden is geheel veranderd. Het contrast tusschen eenen koenen schipper wiens schip zijn trotsch was, en eenen tegenwoordigen motorvaarder is wel groot.

Soortgelijke gevoelens omtrent het verdwijnen van de praktijk der oude zeemanschap spreekt de heer S. P. l'Honoré Naber uit in eene verhandeling in het tijdschrift „De Zee”, 1924, waarin hij doet uitkomen hoe dat soort van praktische kennis en bekwaamheid reeds nagenoeg heeft opgehouden te bestaan en dat binnen korten tijd de mensch, zelfs de bekwame moderne zeeman, zich lichter een zeestrijd der oudheid zal kunnen voorstellen, met enkel roeschepen voor duizenden jaren terug, dan eene zeilmanoeuvre uit de slagen van Doggersbank en Trafalgar, betrekkelijk nog maar zoo kort geleden. Het water en daarmee een belangrijk deel van ons landschap verloor een groot deel van zijne aantrekkelijkheid. Gaan wij na hoe het scheepvaartbedrijf van oudsher een deel onzer kunstschilders aantrok en inspireerde, dan zijn wij van het tijdperk der Van de Velde, Vroom, Bakhuyzen en Stork wel tot het nulpunt afgedaald, met uitzondering van enkele goede prestaties. Waar het bij de uitstervende molens en bij oude gebouwen van bouwkundige of geschiedkundige beteekenis, mogelijk is althans het belangrijkste voor ondergang te behoeden, hetzij door bescherming van overheidswege of door toedoen van oudheidkundige genootschappen, zoo zou dit systeem voor behoud en instandhouding van oude schepen zeer lastig uitvoerbaar blijken.

Zullen wij de schepen zelf geheel moeten prijs geven — zooals zij trouwens voor het meerendeel reeds gedaan zijn — zoo weegt tegen dit verlies de gunstige omstandigheid op dat wij de kostbare fraaie modellen bezitten die feitelijk van gelijke waarde, slechts op verkleinde schaal, zijn te beschouwen. De vervaardigers van destijds, die toen niet konden voorzien welke beteekenis hun nuttig werk eens zou krijgen, zouden zeker tevreden zijn indien zij konden weten hoe zij onbewust tot het behoud van de kennis van hun vak hebben medegewerkt, alsmede over de wijze waarop thans het nageslacht dit weet te waardeeren.

Voor ik eindig — juist in verband tot het verdwijnen van den houten scheepsbouw — wil ik een woord van hooge waardeering uitspreken voor het werk verricht door den heer E. van Konijnenburg, destijds Ingenieur bij den Rijkswaterstaat. Tien jaren, van 1895—1905, besteedde hij zijne toewijding en zorg aan de samenstelling van een boekwerk: „De Scheepsbouw van af zijn Oorsprong,” uitgegeven door de Internationale permanente Vereeni-

ging voor de Scheepvaartcongressen te Brussel. Juist aan de binnenschepen en vissersvaartuigen heeft Van Konijnenburg zijne aandacht geschonken, begrijpende dat met het onherroepelijk verdwijnen van den houten bouw, vele bijzonderheden daarvan voor altijd dreigden verloren te gaan. Van de weinigen die zich in den laatsten tijd met dit onderwerp hebben bemoeid, komt hem in dezen geest wel de meeste lof toe want hij nam bijtijds het oogenblik waar om veel wetenswaardigs te kunnen vastleggen. Door mijne korte beschouwing over het wezen en de geschiedenis der scheepsmodellen heb ik gepoogd deze merkwaardige voorwerpen in een daglicht te stellen waaruit zij — wanneer ik eenigszins daarin geslaagd mocht zijn — in hunne volle beteekenis naar voren treden. Hoe men ze ook wil beoordeelen, hetzij uit scheepsbouwkundig of uit oudheidkundig oogpunt, of als sierstuk, zij gelden thans als erkende historiestukken van onzen scheepsbouw en van ons zee-wezen.

Waren er geene modellen — moesten wij ons enkel tevreden stellen met beschrijvingen en afbeeldingen, zoo zouden wij een belangrijke factor voor onze kennis van de scheepsbouwtechniek missen, afgezien van het genoeg dat wij smaken door ons in hun aanzien te verlustigen. Zoolang als zij zullen blijven bestaan, zal het schip van eertijds in onzen geest blijven leven. Door dit gevoelen beziel, acht ik het alleszins gerechtvaardigd om met gerustheid de modellen in hunne hoedanigheid als verkleind — werkelijk — schip, tot kern van deze verhandeling te mogen kiezen.

Hierbij is ook een nog bestaand oud jacht n.l. een Hollandsch trekjacht, alsmede eenige curieuse versieringen van binnenschepen.

Bij de keuze is de beteekenis voorop gesteld, echter is dit zooveel mogelijk gecombineerd met een aantrekkelijk uiterlijk. Een deel daarvan gaat bij de reproductie verloren doordat de kleuren niet spreken, want naast den zuiveren vorm en de schoone lijnen gaat evenzeer de bekoring uit van de warme bruine kleur van het oude eikenhout in combinatie met de kleurige beschildering.

Aangezien al deze modellen in zulk een perfecten staat verkeerden en zelfs de teerste onderdeelen niet door ouderdom of verwaarloozing schijnen geleden te hebben of verloren zijn gegaan, zij ten dezen opzichte gezegd dat enkele modellen werkelijk in alles origineel en onaangetast zijn; vele zijn, soms zeer sterk, gerestaureerd, meestal door vaardige hand met inachtneming van alles zooals het behoort te zijn.

Over de kwestie van restaureeren zou ik een enkel woord willen zeggen. Er zijn omstandigheden dat eene restauratie hetzij aan romp of aan tuig gewenscht is; in andere gevallen zou het beter zijn als er niets was geschied.

Dit hangt af van den toestand waarin men zoo een model aantreft. Hierbij doet zich nog de mogelijkheid voor dat reeds vroeger gerestaureerd is; meestal is deze verandering of vernieuwing duidelijk waarneembaar door inferieur maaksel, verkeerde plaatsing van losgeraakte onderdeelen of kenbaar door toepassingen uit een later tijdperk dan waaruit het model dateert. In de meeste gevallen is het dan het beste om deze vernieuwingen te verwijderen en de origineele deelen weder op hun plaats te brengen. Men heeft dan de keus het model te laten in een toestand van incompleet of geschonden origineel, of om het met kennis van zaken en vaardige hand weer geheel in goeden toestand te brengen.

Het resultaat van deze laatste methode is dat een deel werkelijk oud-technische of decoratieve waarde en beteekenis heeft, terwijl een deel slechts namaak is. Het onderscheid is veelal na eenigen tijd niet meer waar te nemen, zoodat een bedriegelijke toestand ontstaat.

Wanneer deze vernieuwingen zaakkundig zijn uitgevoerd, bereikt men er mede dat een model wederom een getrouwe reproductie is geworden van het werkelijke schip; had men het niet gerestaureerd, dan zou er veel aan ontbreken en het stuk misschien daardoor ongenietbaar voor het oog zijn. Bij een gerestaureerd model is m.i. de technische en de schijnbaar-oudheidkundige waarde verhoogd, de werkelijk oudheidkundige waarde echter niet, deze blijft bepaald tot dat, wat werkelijk oud is. Bij elk dusdanig model zou derhalve eene toelichting behooren ter voorkoming van misleiding.

Af te keuren zijn meestal alle z.g. verbeteringen, onnoodige of overmatige verfraaiingen. Wanneer een model wat primitief of onevenredig in afmetingen is, zoo neme men genoegen met deze eigenschappen waarmee het werd geschapen, misschien voor twee honderd jaren geleden; dikwijls beter om het zoo te laten dan er aan te corrigeeren en het hierdoor als oudheidkundig stuk te schenden. Hoewel men zich bij restaureeren op een standpunt van beginsel of van opvatting kan plaatsen, is eene zuivere gedragslijn bij scheepsmodellen niet aan te geven, daar elk geval zijn eigen weg moet wijzen. Ook dient men te onderscheiden dat scheepsmodellen tenslotte voorwerpen van technischen aard zijn en geen kunstproducten.

Daar ik in de gelegenheid was veel restauratiewerk aan modellen van zeer nabij te zien zoo ben ik in 't algemeen een voorstander van dit systeem, te meer wegens den ernstigen toestand van verval waarin zij veel werden aangetroffen en in 't algemeen om hunne duurzaamheid te bevorderen. De gevallen dat men een model — beschadigd of niet beschadigd — kon laten als onaangetast monument, waarbij het geen bezwaar was dat het niet in alles compleet was, waren maar zeer zeldzaam.

In 't algemeen kan men zeggen dat restauratie als daad bevorderlijk is voor de beteekenis; de waarde als uitgevoerd werk is enkel secundair, want de echte waarde ligt opgesloten in de kennis van het materiaal waaraan zij is ontleend, t.w. uit den tijd dateerende betrouwbare gegevens. Bij alles waarvan niet vaststaat dat het absoluut origineel is, moet men zich kunnen beroepen op deugdelijke bronnen en aantoonen dat de leerstof ook werkelijk goed is toegepast.

De lezer gelieve mijne mededeelingen in de thans volgende Inleiding en hoofdstukken allermint als volledig te willen beschouwen want het is maar een deel van alles wat daarover te zeggen is, waaruit ik heb getracht eene samenstelling te maken als een greep uit wat mij het belangrijkste voorkwam. Wil men zich daar verder in verdiepen, zoo begeve men zich naar museum of bibliotheek alwaar de verzamelingen van technische en geschiedkundige voorwerpen en de hoeveelheid leerstof zoo veelomvattend en uitgebreid zijn, dat het weinige wat daarvan in dit boek verwerkt is, niet anders als eene zwakke poging mag beschouwd worden om althans van een deel daarvan het voornaamste in het daglicht te stellen.