

261865.

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

INLEIDING TOT DE BESPREKING DER SCHEEPSMODELLEN

IN het Algemeen Overzicht is er op gewezen dat dit boek niet moet worden beschouwd als een volledig overzicht van alle schepen die onder de in den titel genoemde categoriën zijn te rangschikken, want de eigenlijke kern n.l. de bespreking der modellen omvat slechts een deel daarvan, benevens een aantal onmiddellijk of meer verwijderd daarmee verband houdende vaartuigen. Verder laat ik in deze Inleiding eenige mededeelingen over andere schepen en over tuigage voorafgaan. Het zijn scheepsbenamingen, voor het meerendeel vele honderden jaren oud, waarvan verscheidene dateeren van lang voor het tijdperk dat de titel aangeeft, welke jaartallen uitsluitend betrekking hebben op de door de modellen weergegeven schepen, 1650 als het in gebruik zijn van de oudste daarvan en 1900 als een mooi rond cijfer midden in den overgang van het oude naar het nieuwe en moderne.

Deze voorafgaande opsomming omvat schepen die niet of slechts zeer terloops in de hoofdstukken voorkomen. Bij sommige is hunne beteekenis voor den ouden scheepsbouw overwegend, terwijl de overige thans niet meer voorkomen of zoo zij nog bestaan, onder anderen naam of in eene andere gedaante. De eerste meer belangrijke soort voert ons naar de middeleeuwen, naar wat ik in het Algemeen Overzicht het tijdperk van het koggeschip noemde. Eenendeels betreft dit schepen die in den loop der eeuwen weinig zijn veranderd, anderzijds zijn het nieuwe vormen die door wijziging of splitsing uit de oorspronkelijke waren ontstaan. Als voorbeeld noem ik de benaming vlotschuit, die in onderscheid tot zolderschuit voor enkele tientallen jaren te Amsterdam nog in gebruik was voor vaartuigen die binnen de stad deklust vervoeren. Zulke schuiten, iets anders van vorm, bestonden in de 16e eeuw en het lijkt waarschijnlijk dat vaartuigen die 300 jaar daarvoor ook reeds vlotschuit heetten, niet veel daarvan zullen hebben verschild.

Voor het andere geval wijs ik op een binnenlandsche vrachtvaarder die in de 17e eeuw nog kogge werd genoemd, terwijl de oorspronkelijke vorm daarvan reeds lang niet meer bestond. Anderzijds raakten oude benamingen in onbruik doordien nieuwe gedaanten een nieuwen naam kregen, verband houdend tot de bouworde, de bestemming of eenig bijzonder kenmerk; de oude scheepsvorm werd in zulke gevallen verdrongen en leefde de naam niet langer voort als de nog bestaande vaartuigen hunnen dienst deden. Een dusdanig ophouden had in de tweede helft der 19e eeuw plaats, toen de laatste hoekers en buizen uit de vaart werden genomen en nu onlangs met de bom. Ook doet zich voor dat de naam uitstierf terwijl het schip vrij wel onveranderd bleef voortbestaan, als voorbeeld diene het voor „smalschip” in de plaats getreden „tjalk”. Er is hierin dus genoeg afwisseling. Onder de nu te noemen schepen zijn er enkele wier naam een voornamen klank heeft in de geschiedenis van den scheepsbouw in N.W. Europa, terwijl de overige slechts eene ondergeschikte plaats innemen, dit zijn eenvoudige scheepjes en schuiten waaronder eenige van het Amsterdam der 17e eeuw. Het materiaal voor de kennis van den ouden scheepsbouw en de scheepvaart is zeer uitgebreid; voor zoo ver dit deel uit maakt van de geschiedenis van ons zeewezen vindt men daarover mededeeling in bekende werken als J. C. de Jonge „Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen,” 2e dr. 1858—62 en J. J. Backer Dirks „de Nederlandsche Zeemacht” 1865—76. Nader bijzonderheden over den bouw en het gebruik der schepen danken wij aan onderzoek en publicaties op geschiedkundig, oudheidkundig en handelsgebied; deze kennis is voornamelijk geput uit middeleeuwsche oorkonden, privileges, octrooiën, rechten, keuren, reglementen, registers en andere archiefstukken. Naast deze geschriften van allerlei aard staat een aanzienlijk aantal afbeeldingen. De oudste hiervan zijn primitieve inscripties, kunstversieringen, zegels, miniaturen van godsdienstige strekking en dergelijke. Van omstreeks 1470 bestaan zeer goede gravures die belangrijk zijn omdat zij zijn gemaakt toen er in den scheepsbouw belangrijke veranderingen plaats grepen, verbeteringen in den bouw en in het tuig; zij zijn van Vlaamsche herkomst van eenen meester die zich W. A. teekende (Max Lehrs „Der Meister W. A.” Leipzig 1895). Het zijn zeeschepen van groote en middelbare afmeting, in het aanbreken van een gewichtig tijdperk, waarin de Europeesche scheepvaart zich over de geheele wereld zou gaan verbreiden, waar wij in het verre verschiert reeds onze eigen handels- en ontdekkingsreizen, en de vestiging van ons gezag in Indië zien. Aangaande de ontwikkeling van den scheepsbouw in de 16e eeuw, de uitbreiding van het vaarterrein en de vorderingen in de navigatie is eene goede hoeveelheid materiaal be-

waard gebleven als kaarten, zeevaartkundige geschriften, reisbeschrijvingen, duidelijke prenten van voorname scheepstypes, afbeeldingen van zeehavens en velerlei andere gegevens. Röding geeft in zijn „Wörterbuch der Marine“ 1794 een overzicht tot op zijnen tijd van deze sedert 1484 verschenen boekwerken waaronder Witsen's het eerste Nederlandsche scheepsbouwkundige is. Al behandelen hij en zijne opvolgers zeer uitvoerig de constructie van het schip, zoo blijft het verband tot de geschiedenis voor eene ruimere en volledige kennis door alle tijden een voornaam punt; dit zal zelfs blijken uit mijne hoofdstukken waar zeker een even groot gedeelte daaraan is ontleend als aan scheepsbouwkundige werken.

Hoewel ik in het Algemeen Overzicht met enkele woorden de scheepvaart in ons land vóór het jaar 1000 aanraakte, zoo zal ik mij in deze Inleiding en ook verder bepalen tot gegevens die niet verder teruggaan dan de 13e eeuw, als het tijdperk waaruit ons omtrent een aantal schepen vele bijzonderheden bekend zijn. Kundige geschiedvorschers hebben daarvoor de bronnen bewerkt en de gegevens verzameld en samengesteld, vooral de archieven der Hanzesteden en van andere belangrijke scheepvaartplaatsen droegen hierin een aanzienlijk aandeel bij. Geenszins is het daarom mijne bedoeling om dit punt in behandeling te nemen, hoogstens zal ik af en toe iets daarvan moeten zeggen en slechts in één geval ben ik daar wat dieper in doorgedrongen, n.l. bij den ever (pl. 39), welk schip reeds zeer vroeg voorkomt en tot op den huidigen dag zijn bijzonder voorkomen heeft bewaard.

Van twee bijzondere bronnen wil ik nader gewag maken, de oudste daarvan handelt voor een deel over de schepen die in het midden der 13e eeuw in gebruik waren, welke als grondslag voor de latere ontwikkeling zijn te beschouwen. Dit stuk is het „Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin“ van den jare 1252, waarover ik bij de bespreking van den ever nadere mededeeling doe. In gedachte kan men zich hierdoor in het midden der 13e eeuw op het Zwin evenzeer thuis voelen als op het Y of op de Maas voor Rotterdam, hoe daar de schepen bij de voornaamste plaatsen laadden en losten, de goederen overdeden in kleinere vaartuigen die ze door het verlaat en den tolboom van Damme langs de Reye naar Brugge vervoerden, hoe zij in voorgeschreven orde naast elkaar voor anker lagen, in reparatie waren bij de werven of wel opgelegd in winterkwartier zooals Kamper en Harderwijksche schippers deden. Met het andere bedoel ik „Informatie up den staet faculteyt ende gelegentheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele, gedaen in den jaere 1514“ (uitg. van de Maatschij. der Nederl. Letterkunde, 1866). Dit stuk, kortweg genoemd „Informatie upt stuck der ver-

pondinghe" betreft het in 1514 gehouden onderzoek naar de gesteldheid, inkomsten en neringen der steden en dorpen voor het vaststellen der nieuwe verponding. Onder verponding is niet de latere beteekenis als eene belasting op bebouwde of onbebouwde eigendommen te verstaan, maar eene benaming naar de rekenmunt, het „pond" dat voor het oudere „schild" in de plaats trad, vanwaar de naam „schiltalen" als eene belasting op het vermogen naar het getal der schilden. Gelijk deze informatie waren er in de 15e eeuw verscheidene gehouden om vast te stellen hoe eene door de Bourgondische landheeren gevorderde „bede" (belasting) over de gemeenten moest worden omgeslagen. Bij dat onderzoek moesten over diverse punten inlichtingen worden gegeven, zoo ook over de neringen, waardoor wij het soort en het aantal schepen onder de toen gebruikelijke benamingen kennen, zoowel van de voorname koopsteden als van visscherplaatsen. Het begin der 16e eeuw lag in een tijdperk van binnen- en buitenlandsche oorlogen tengevolge waarvan het getal schepen sterk was achteruitgegaan. Voornamelijk heb ik van deze bron gebruik gemaakt als aanwijzing van de voorgangers der in hoofdst. V te bespreken visschersvaartuigen.

Het verdere deel dezer Inleiding heb ik in tweeën gesplitst n.l. „Eenige soorten van Schepen," de te voren bedoelde vaartuigen omvattende, en „Eenige mededeelingen over de Zeilen en den Mast" waarin enkele voorname punten betreffende het tuig der binnenschepen worden besproken. Ook wijs ik er op dat de titel van hoofdst. III. „Binnenschepen van het soort der Tjalken" niet als eene scheepsbouwkundige indeeling moet worden opgevat, maar enkel als eene voor dit boek geschikte samenvoeging van met de tjalk min of meer overeenkomstige schepen.