

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

EENIGE SOORTEN VAN SCHEPEN

KOGGE

WANNEER wij het jaar 1000 kiezen als in den tijd, waarover onze kennis van den toenmaligen Nederlandschen scheepsbouw zich geleidelijk gaat verheffen boven onvolledige gegevens en veronderstellingen, zoo gaat deze kennis van de kogge uit, die voor dit deel der middeleeuwen als ons oudste althans als het voornaamste scheepstype wordt beschouwd. Als algemeene benaming verstaat men daaronder het rondgebouwde koopvaardijship dat in gebruik was van de Oostzee tot in de golf van Biskaje en zich door meerdere zwaarte en eene grootere verhouding in lengte en breedte van de slanke schepen onderscheidde, die de Noormannen op hun tochten langs de kust van W.-Europa gebruikten. Hoewel de kogge door deze eigenschappen als een oorsprongs-vorm voor onze latere schepen geldt, was zij door deze verbreidheid geen speciaal Nederlandsch schip; voor de betrekking tot onzen nationalen scheepsbouw moet men dus nagaan welke plaats zij daarbij inneemt, hoe men zich zoo'n schip moet voorstellen en op welke vaartuigen de naam werd toegepast tot hij in onbruik raakte. Hiervoor treden drie voorname punten naar voren n.l. het handelsverkeer, de kruistochten waarvan sommige den geheelen weg te water aflegden, zooals de Friezen in 1189 en de groote vloot in 1217 (Willem I van Holland, Damiate, zie pag. 194), alsmede diverse scheepsgevechten. In het „Reglement" van het Zwin is de kogge een schip dat naast verscheidene andere voorkomt, van welke de hulk elders reeds omstreeks het jaar 1000 wordt genoemd. Niettemin mogen wij gelooven dat zij bij ons de meest voorkomende scheepsoort is geweest, hetgeen uit onderscheidene punten blijkt. Zoo kennen wij uit de 10e eeuw de „kogschuld" als eene verplichting om den landheer ter heervaart schepen te leveren en uit te rusten, alsmede die der „riemtalen", zijnde het opbrengen der benoodigde roeiers. Deze weerbaarheidsinstellingen dateerden van de invallen der

Noormannen, zij bleven eeuwen lang in gebruik en gingen sedert de 13e eeuw door afkoop in eene belasting over. Hoewel de kogge voor handelsdoeleinden een éénmastig zeilschip met een razeil was, zoo was de roeiriem het voortbewegingsmiddel in den strijd. In de Rijmkroniek van Melis Stoke is voortdurend sprake van ten oorlog toegeruste koggen en daar hier het groote gevecht wordt verhaald dat in 1304 op de Gouwe bij Zierikzee tusschen de Hollanders en de Vlamingen plaats had, weten wij nauwkeurig hoe het daarbij toeging. Over het voor- en achterschip hadden zij een getimmerte met gekanteelde randen, de kasteelen, alsmede een mastkorf om den vijand uit de hoogte te bestoken. Ook uit de scheepsmacht die Willem III in 1315 tegen de Vlamingen verzamelde, blijkt dat de kogge daarbij het voornaamste schip was, want tegen de 25 stuks die door de Zuiderzeehavens, benevens Zwolle en Zutphen, waren geleverd (18 enkel van Kampen) stond slechts ééne hulk van Dordrecht en Brielle, zie „Hansisches Urkundenbuch" bewerkt door K. Höhlbaum 1879, II no. 262.

In het vrachtvervoer gedurende de 14e eeuw wordt de kogge veelvuldig in één verband met de reeds in het „Reglement" voorkomende andere schepen vermeld, zooals in de handvest van 1344 betreffende het Maasrecht van Dordrecht en bij de regeling van 1358 omtrent de betoning der Maas, waar van zee komende koggen, evers en hulken worden vermeld van 60 haringlasten of daarboven (zie pag. 215). Een schip van 100 haringlasten of 80 rogge-
lasten had een diep-gang van ongeveer 1.75 M. (Walther Vogel „Geschichte der Deutschen Seeschiffahrt", 1915 pag. 495). Eene latere vermelding van „kogghen, hulcs, crayers, evers of andere zeescepe, die buyten duynen varen" betreft het Amsterdamsche zeeverkeer in 1413 (zie pag. 216). Op zee werd de kogge, zoowel in gedaante als in benaming, geleidelijk door gewijzigde, overigens gelijksoortige vormen zooals de hier genoemde krajer verdrongen, en vooral in de 2e helft der 15e eeuw door modernere vaartuigen waartegen echter de benaming voor de groote binnenschepen nog eenigen tijd overheerschend bleef. Zoo had Amsterdam luidens de „Informacie" in 1514 naast 27 zeeschepen en 13 boeijers (kustvaarders) „83 of 84 binnenlantsvaerders, als coggescepen ende Rijscepen, die in Brabant, Vlaenderen ende alomme vaeren om vracht." Nog eenige vermeldingen vindt men in mijne uittreksels 1 en 3 op pag. 165. Indien deze Amsterdamsche koggen niet uitsluitend als een bepaalde soort, maar tevens als een verzameling van diverse binnenschepen zijn op te vatten, dan zal men toch hebben te begrijpen, dat zij, hoewel vermoedelijk in grootte uiteenlopend en in onderdeelen verschillend, overigens van overeenkomstigen bouw en gedaante waren en dat de eigenlijke, naar dien tijd gemoderniseerde kogge van deze de voornaam-

ste was en de voorloopster der latere tjalken. Zoo zegt Joh. Reygersbergen bij de beschrijving van Brouwershaven in „Dye Cronycke van Zeelandt” 1551 dat te dien tijde koggen en heuden op de Z. Hollandsche en Zeeuwsche stroomen werden gebruikt. Bij Witsen lezen wij op pag. 170 dat de binnenschepen in de andere provinciën eenigermate met de Hollandsche verschilden, aldus noemt hij in Zeeland de kogge die zeer waarschijnlijk dezelfde was als de door Reygersbergen bedoelde en als de „Zeeuwsche Koch, groot omtrent 11 last” in de serie gravures van Jan Porcellis ($\pm$ 1585–1632) „Diverse Navires dont on se sert dans les Provinces Unies” 1627. Dit is een gladboordig vrachtscheepje met flauw gebogen stevens, hekwerk, ronde luiken, zwaarden en een vooroverhellende mast met sprietzeil. Zulk een vroeg 17e eeuwsch scheepje in eigen, zeer bijzondere omgeving is ook te vinden op het groote schilderij van Hendrik Corneliszoon Vroom (1566–1640) in het Frans Hals Museum te Haarlem, waarvan het middenstuk is gereproduceerd op pl. I. Het bedoelde vaartuig bevindt zich links onderaan. Al is deze oude scheepsbenaming reeds lang uit het gebruik, zoo is zij daarom niet vergeten, vooral niet te Amsterdam waar zij voortleeft en dikwijls te berde wordt gebracht, gedachtig aan de Amstellandsche kogge over wier inbeslagneming Gijsbrecht III van Amstel op 6 Febr. 1248 een brief zond aan den Senaat van Lübeck (in het Staatsarchief te Lübeck) en voornamelijk aan het beeld van het oude stedewapen.

HULK

De mededeeling in de voorgaande bespreking van eene hulk omtrent het jaar 1000, heeft betrekking op een archiefstuk van Londen waarin van een „hulcus” sprake is (Hans. Urk. Buch” I no. 2). Ook vermeldde ik dat zij in het „Reglement” met andere vaartuigen naast de kogge wordt genoemd alsmede in verband met eenige zeeschepen in het midden der 14e en het begin der 15e eeuw.

De hulk die zich uit hare oude gedaante niet enkel tot een schip van middelbare grootte maar zich evenzeer tot een groot zeeschip met voor- en achterkasteel ontwikkelde, verdrong bij de Deutsche Hanze geleidelijk de minder voortgeschreden kogge. Vogel („Gesch. der Deutschen Seeschiffahrt”) en Bernhard Hagedorn („Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis in's 19e Jahrhundert,” 1914) geven nadere bijzonderheden over deze hulken in het begin der 15e eeuw die van 100 tot 150 en later van 200 last waren, niettemin bestonden er ook koggen van gelijke grootte als het middensoort der hulken. De kasteelen die in de 13e eeuw enkel ten strijde dienden, waren

allengs vastere opbouwsels geworden en werden in den loop der 15e eeuw geheel bij den romp ingelijfd. Met de toenemende grootte was ook het tuig uitgebreid, want aan den grooten mast met zijn mastkorf en het enkele razeil voegde men in het voorkasteel een kleinere gelijkgetuigde fokkemast toe en achterop een Latijnsch bezaantje. Een goed reconstructiemodel van eene dusdanige Hanze-kogge zag ik in het museum „St. Annen Kloster” te Lübeck. De aloude zeilvorm leidde er toe dat men voor onderscheid der in de 15e eeuw bij éénmastige vaartuigen steeds meer in gebruik komende langscheepsche zeilen, voor vierkant getuigde schepen van „razeil” ging spreken; zie voor dit onderscheid het naar de grootte en soort van het schip verschillende tuig in de woorden van Reygersbergen op pag. 44 alsmede pag. 61, 62 en de uittreksels 5 en 6 op pag. 166 en 167.

De plaats die de hulk in het zeeverkeer innam zoowel als hare grootte, vindt men ook in Witsen's korte mededeeling (pag. 494): „Een schip van oudts in deze landen gebruikelijk, en wel de grootste van diegenen, welke na verre landen voeren: daer zijnder geweest die omtrent 200 last voerden.” Bij de „Informacie” komt zij alleen te Dordrecht voor, het waren er maar twee, zij voeren op Noorwegen. Enkhuizen had in 1476 42 „grootschippers” die schepen voerden tot 120 last (Egbert van den Hoof: „Historie der vermaerde zee- en koopstadt Enkhuisen”, 1666) bij de „Informacie” waren er 24 „maersscepen” (schepen met marsen) die „oost ende west” voeren, welke benaming echter de bouworde niet nader aangeeft. Pieter Bor Christiaensz („Nederl. Oorloghen”, uitg. 1621 5e boek fol. 235) noemt 10 „grootte hulcken” benevens een boeier van 80 last en eenige „grootte schepen” die in 1570 door de Watergeuzen in het Vlie waren genomen.

Waarschijnlijk behoorde de hulk het meest thuis in onze zuidelijke haven-plaatsen en heeft zij daar, of althans schepen onder deze benaming, het langst stand gehouden, te oordeelen naar de serie kleurendrukken van D. Kleyne (omstreeks 1800, Ned. Hist. Scheepv. Museum) waaronder voorkomt „Een Hulk voor den Hoek van Oud-Duiveland”. Het is een bewapend klein driemastschip van achteren rond met hekwerk. Thans hoort men den naam nog een enkele keer in dichterlijken zin. In Engeland is hij nog in gebruik voor oude rompen die in de oorlogshavens voor verblijf van scheepsvolk dienen, alsmede voor afgedankte en vervallen schepen in het algemeen.

KARVEEL

Het woord karveel heeft voor den scheepsbouw van W. Europa en daarmede ook voor den Nederlandschen zoowel de beteekenis van gladde huid-

beplanking als, daarmede verband houdende, van eene scheepsbenaming. Tegenover de overnaadsche constructie der N. Germaansche, Wikinger en onze middeleeuwsche schepen, was in Z. Europa van oudsher de gladde beplanking in gebruik. Als een zeer oud voorbeeld uit een cultuurstaat der Middellandsche zee getuigen daarvan de twee Egyptische booten van 30 en 33 voet lang, die in 1893 bij de pyramide van Sesostris III te Dashur werden opgegraven en zich thans in de musea te Cairo en Chicago bevinden (J. H. Breasted „A History of Egypt“, 1916). Reeds in de middeleeuwen was „caravela“ in Spanje en Portugal de naam voor zeker soort vaartuigen van kleine en middelbare afmeting, terwijl ook de „Pinta“ en de „Nina“ van Columbus als karveelen bekend zijn. Omstreeks het midden der 15e eeuw kwam deze benaming met de invoering van den gladboordigen bouw in N. W. Europa aldaar voor groote en ook voor kleinere zeeschepen in gebruik; uitvoerig leest men hierover bij Vogel en Hagedorn in de reeds te voren genoemde werken. Nadere bijzonderheden worden daar vermeld van een zeer groot karveel dat in 1462 van La Rochelle naar Danzig was gekomen en daar voortaan bleef; het was een driemaster van omstreeks 400 last en welbewapend.

Johan Reygersbergen „Dye Cronycke van Zeelandt“ 1551, noemt omstreeks 1459 als de aanvang van den karveelbouw in Holland en Zeeland: „Omtrent dese tijden begonst men in Zeelandt ende in Hollant eerst die craveel schepen te maken daermen mede over zee voer om coopmanschap, want daer te voren en waren geen schepen in dese landen, daermen mede grotelick om coopmanschap voer, dan met hulcken oft reezeylen, oft crayers, dat waren die ghemeynste schepen diemen doen gebruyckte ter zee om coopmanschap. Ende d' erste craveelschip dat in Zeelandt was, wert 't Zierinczee ghemaect van eenen Bretoen ghenaemt Juliaen, na wiens name 't selve schip de Juliaen ghenaemt wert.“

In overeenstemming hiermede zegt Velius „Cronyk van Hoorn“ 1604, dat in 1460 te Hoorn voor 't eerst karveelschepen als boeijers, smakken en dergelijke werden gemaakt waar men te voren niet anders had dan „crapschuytwijse“ gebouwde hulken, razeilen en kraijers. Een krabschuit was een kleine binnenvaarder voor lastvervoer en visscherij, waarover men veelvuldig leest, zie uittreksel 11 op pag. 168 en pag. 169. Voor zeeschepen geraakte de overnaadsche bouw geheel in onbruik; het is bekend hoe de behoefte aan grootere schepen, voornamelijk wegens uitbreiding van het handelsverkeer en als gevolg der ontdekkingsreizen, algemeene toepassing van het kompas en verbetering van het scheepsgeschut, van invloed waren op den vooruitgang van den scheepsbouw. Wij mogen dus gevoegelijk het midden en de 2e helft der

15e eeuw als de overgang beschouwen van het tijdperk der kogge en overeenkomstige schepen naar eenen nieuwen tijd die van aanvang af een van gestadige uitbreiding en ontwikkeling van den scheepsbouw werd, waarin de Hollanders al spoedig de eerste plaats hebben ingenomen. Van dien tijd dateert de toenemende grootte der Nederlandsche zeeschepen zooals wij die in de „Informacie” bij Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen als „maersscep” of „zeescepen” zien, naast de met name genoemde kleinere kustvaarders als hulken en boeijers. Hierbij is op te merken dat in de daaraan voorafgaande Informatie van 1496 „maersse schepen van 60 last, deen minder, dander meer” worden genoemd (uitg. der „Informacie” pag. 667). Witsen behandelt in het 7e hoofdstuk uitvoerig den karveelbouw in Nederland omtrent het jaar 1520, toen de scheepsbouw, zooals hij zegt, bij ons reeds op hoogen trap stond en gevolgd werd naar vaste wetten en maten.

Karveel werd bij ons eene benaming voor groote zeeschepen en tevens voor de groote binnenvaarders die de ruime wateren bevoeren. Zoo vindt men in „Historie van Enkhuisen” 1666 door Egbert van den Hoof, eene opgave van 1542 der kort daarvoor verloren 16 of 17 schepen, die bijna alle als karveelen staan vermeld; de meeste zijn „groote karveelen” waaronder 3 van 250 en 5 van 300 last die eene waarde hadden van 6500 tot 10080 Karolusgulden. Zulke schepen ziet men bij menigte op de houtsnedekaart van Amsterdam in 1544 van Kornelis Antoniszoon, zij zijn van achteren hoog opgebouwd en steekt het voorkasteel nog buiten den steven met den fokkemast onmiddellijk daarachter. Het zijn voornamelijk driemasters met aan den fokke en grooten mast een mars, vaste steng en marszeil, ook zijn er eenige viermasters bij, waar de voorste bezaansmast eveneens een mars en eene steng heeft en twee Latijnsche zeilen boven elkaar. De scheepsvorm is door het overhangend voorkasteel nog zeer ouderwetsch, te meer daar ook het achterschip onder den vierkanten opbouw van ouds rond is. Slechts bij enkele heeft reeds de nieuwe bouwwijze met een platte afsluiting toepassing gevonden, als voorbeelden van het zich baanbrekend spiegelschip, zie nader pag. 256. Volkomen gelijk aan bovengenoemde schepen is ook Witsen's afbeelding van een viermastig karveel dat hij heeft gekend als geschilderd tegen het in 1500 gemaakte wulf van de kerk te Diemen (Bijvoegsel pag. 10). De benaming karveel is blijkbaar bij deze zeeschepen tegelijk met hunne antieke gedaante en het verouderde tuig afgeschud, want in het einde der eeuw heeten de spiegelschepen zooals de grootste der O.-Indiëvaarders eenvoudig „schip”, waarnaast het kleinere soort „jacht” en „pinas”. Langer bleef zij in gebruik bij de reeds genoemde groote binnenvaarders, waarschijnlijk is het onder de Enkhuizer schepen in 1542 vermelde „kleen

karveelschip waardig 800 guldens" daar toe te rekenen of was dit mogelijk een kustvaarder. In zekeren getale zullen zij zich onder de vele binnenschepen op bovengenoemde kaart van 1544 bevinden, waarbij ik opmerk, dat geen der vaartuigen zwaarden heeft, wat wel het geval is op de kaart van Amsterdam door Pieter Bast in 1597. Wegens anderzijds gebleken betrouwbaarheid der kaart van 1544, geloof ik dat ook de schepen naar werkelijkheid zijn weergegeven, hetgeen spreekt uit eenige tochtschuiten, zooals ons bekend is met een roefje en onmiskienbaar aangeduid door de boomen voor het drijfnets langs zij. Hoe een in dien tijd bestaand en tot in de 19e eeuw onveranderd gebleven scheepstype steeds zonder zwaarden heeft gevaren, terwijl andere, vermoedelijk allengs plomper geworden schepen die in 1600 en daarna wel voerden, moge uit den fijn besneden romp van het waterschip blijken, zie pl. 47. De „wijde en smalle carveels" van de 2e helft der 16e eeuw hebben wij in verband met „smal-coggeschepen" en „wijd- en smalschepen" als de oude vormen der latere tjalken te beschouwen, waarvoor ik verwijs naar de Inleiding van hoofdst. III, voornamelijk pag. 162, 164 (karveel als veerschip van Stavoren op Amsterdam, en van Gouda op Walcheren) en de uittreksels op pag. 165 tot 169.

Waar karveel reeds lang niet meer als scheepsnaam wordt gebruikt, zoo dient het woord nog voor aanduiding van gladde huidbeplanking.

BAARDZE

De baardze kennen wij voornamelijk uit het gebruik ten oorlog, gelijk Witsen zegt op pag. 483: „Een soort van schepen eertijds in Hollant gebruikelijk, die men ten krijge toerusteden, zoo binnen als buitens duins." Als zoodanig komt zij veelvuldig voor in de 14e, 15e en 16e eeuw en hoewel zij ook voor den handel dienstig was (Vogel „Gesch. der Deutschen Seeschiffahrt" pag. 499) moeten wij ons de baardze denken als eene meer volmaakte opvolgster der oude oorlogskogge. Zoo weten wij van 18 Mrt. 1343: „Sal die stede van den Briel dienen den Heere van Voerne met eenre baardse van twaalf dochten mit eenen stierman mit vier scutters, mit eenen banierdragher, ende mit niet meer luden", alsmede van een bevel van Jacoba van Beieren in 1418: „Want wy versteen dat groit gebrec is in onsen landen van Zeelant van heercoggen, ende roeyschepen. So ombieden wy, ende bevelen allen onsen Ambochtsheren in onsen landen van Zeelant, dat men op elke 2 M. (2000) gemet ambochts een baardze make van 32 riemen, of meer (F. van Mieris „Groot Charterboek der Graaven van Holland, van Zeeland en Heeren van Vriesland," II pag. 676 en IV pag. 484). Om den Ooster-

schen oorlog met succes te kunnen voeren, moesten in 1438 door een aantal steden en dorpen in Holland en Zeeland 80 baardzen gebouwd worden; uit deze gevechten worden met name de Enkhuizers gezegd met den bezem in den mast gevaren te hebben (Wagenaar „Vaderl. Historie” en E. v. d. Hoof „Historie der vermaerde zee- en koop-stadt Enkhuisen” 1666 pag. 23). In 1480 verbond zich het Amsterdamsche Doelen-gilde (schutterij) om twee baardzen te onderhouden (Witsen „Architectura Navalis” pag. 578) en in 1504—05 bouwden zij de groote galjoot die vermoedelijk meer het aanzien eener galei had. Deze oorlogsbardzen waren welbezeilde schepen, die bij windstilte konden worden geroeid, zooals blijkt uit eene die tijdens den Gelderschen oorlog door Hoorn in 1518 te Edam werd gebouwd, welke zeer goed zeilde en met veel riemen was voorzien (zie pag. 200). Voor de betrekking tot 16e eeuwse Nederlandsche galeien verwijs ik naar het hier volgende Zeinschip, verder vindt men op pag. 96 roeibaardzen vermeld bij het bezoek van prins Willem I aan Amsterdam in 1580.

Als zeeschip kennen wij de baardze nauwkeurig uit de gravures van den meester W. A. (zie pag. 37) waarbij een soortgelijk schip als „barge”, blijkbaar dezelfde naam in een anderen vorm (zie de verschillende benamingen bij Vogel „Gesch. der Deutschen Seeschiffahrt” pag. 498). Deze gladboordige, met berghouten voorziene rondgebouwde schepen hebben een vóór- en achterkasteel, welk laatste een opgetimmerd halfdek is, een primitieve vorm van het latere oplopend achterschip. Er zijn drie masten t.w. een groote mast met razeil en mastkorf, een zeer kleine fokkemast eveneens met een razeil en een zeer achterlijk geplaatst bezaantje met een Latijnsch zeil. De boegspriet diende enkel om het anker te lichten, waarvoor hij met een katrol is voorzien.

ZEINSCHIP

Zagen wij de baardze in de voorgaande bespreking o.m. als een zeewaardig oorlogsschip, zoo treffen wij het zeinschip enkel aan bij krijgsbedrijven op de binnenlandsche wateren, voornamelijk op de Zuiderzee in de Geldersche oorlogen. J. C. de Jonge „Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen” 2e dr. I pag. 26, zegt dat zij hier algemeen in gebruik waren in het begin der 16e eeuw, zoodat zij reeds vroeger bestonden. Hij noemt ze als wachtschepen in de zeegaten en op de rivieren om die tegen vijandelijken overval te beveiligen, alsmede de koopvaarders te waarschuwen en te helpen. In hetzelfde werk wordt op pag. 107 gesproken van „dubbele zeinschepen” als zijnde een grooter soort. Nadere bijzonderheden vindt men bij Witsen „Architectura Navalis”, pag. 187: „Van oudts wierden hier te lande smak-

karveels, boeyers, tonneschepen, sein en roeischepen ter oorlogh uitgerust om op binne wateren te gebruiken, gelijk in het volgende besluit, hier ter Stede eertijds genomen, breeder is te zien: 2 Juni 1551: En de beroerend 't point van eenige nieuwe Seinschepen te maken, hebben die Burgemeesters voor antwoord gegeven, dat henlieden dunkt, onder correctie van beter gevoelen, erch sprekend in allen behoorlijke reverentie, 't zelve noodloos te wezen, alzo de voorsz. Sein-schepen niet gequalificeert te zijn om buiten 's landts in zee daar mee te trekken, of ook eenige geweldige invasie van den vijanden te resisteeren, overmits die zelve seinschepen zeer lang, licht van houte, en laegh bij de water opgetimmerd zijn, om die bequeamheit van 't roeyen, in de welke ook de roeyers zeer bloot zitten." Het waren dus blijkbaar een soort galeiën; verder wordt daar gezegd dat zij werden gebruikt in de Friesche en Geldersche oorlogen en zeer geschikt waren om bij windstilte koggeschepen en dergelijke te overvallen, alsmede voor nachtelijke landingen.

In „Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier" pag. 516 beschrijft Witsen een geheel ander zeinschip: „Een aerd van Schepen eertijts gebruikelijck in deze landen, open, zonder vast roer of mast welke beyde zy opzetteliden, als zy in zee gongen, smal voor, zoowel als van achter spits toegaeende, voerden slechts drie mannen met een jongen, zeilden wonder snel." Zonder twijfel is dit hetzelfde vaartuig dat Domselaer „Beschrijvinghe van Amsterdam" 1665, V pag. 112, vermeldt bij de visscherij van Urk: „Ter zee plachten ze te varen met schuiten zeer kleen van maeksel, en dat zonder roer of zwaert; en moesten met hun schuiten van Enkhuizen, daerse voornamelijk des winters hun haring verkochten, en te markt braghten, met een Noord-oosten wint, om weder op Urk te komen, tot aen de Friesche kust tegen wint oproejen, en dan met zeer weinigh zeil, gebruikende in plaets van een roer een riem, aendoen." Het verband van Witsen's zeinschip tot de vangst van Zuiderzee-haring is nader bevestigd in „Informatie upt stuck der verpondinghe van 1514", zooals bij Oosthuizen en Etersheim: „ende des winters sommige van hemluyden die visschen ter zeyn om ijbuckinck", bij Scharwoude onder Hoorn: „ende sommige vaeren ten harinck ende up zeynschepen om huyre te winnen", alsmede in de verklarende woordenlijst der uitg. van 1866 met verwijzing naar de Informatie van 1496: „Seynschepen, daermde zy vaeren om harinck, daer tijbucking off gemaickt wert." Zie voor deze schepen en visscherij, de bespr. van pl. 49 pag. 245.

Blijkbaar is de benaming dezer visschersvaartuigen voor grootere ten oorlog uitgeruste roeischepen in gebruik genomen, die wij ons vooral naar Witsen's beschrijving moeten voorstellen als eene soort Nederlandsche ga-

lei. Van galeïen en „roey-jachten" („jachten of kleyne galeykens") leest men herhaaldelijk bij de gevechten op de Zuiderzee in het begin van den 80-jarigen oorlog (Velius „Cronyck van Hoorn", uitg. 1648 pag. 241 en 251) voor welk tijdperk van Meteren „Belgische ofte Nederlantsche Historie" 1599, fol. 66 eene „bargie ofte galye" op de Schelde vermeldt.

Onze kennis van het zeinschip en meer nog van de oorlogsbaardze en deze Hollandsche galeïen, geeft ons een nader oordeel over zeker vaartuig dat voorkomt op het profiel van Amsterdam in 1606. Naast eene echte galeï, welke volkomen beantwoordt aan die, welke kort na 1600 te Amsterdam en elders naar Spaansch model werden gebouwd, vaart een soortgelijk schip geroeid met 32 riemen en tevens zeilvaartuig. Het is van Nederlandschen bouwtrant, zonder bak, van voren ronder, hoewel het ook eene snebbe heeft en naar achteren oplopend. Inplaats van Latijnsche zeilen, voert het enkel razeilen, t.w. aan een korten fokkemast geheel voorop en een in het midden geplaatsten grooten mast met steng. Zie pag. 202 in de bespr. van pl. 31, waar men nader over Nederlandsche galeïen vindt.

HEUDE

De heude was een vrachtvaarder op de Z. Hollandsche en Zeeuwsche stroomen. Ook bestonden zij als klein zeeschip, in dat geval grooter en hooger opgeboeid zooals dit in „Informatie upt stuck der verpondinghe van 1514" bij Dordrecht is vermeld: „Ende hebben omtrent 3 of 4 geboyde heuden, die men bercken noemt, van 40 of 50 lasten, die in Ingelant vaeren ende oock somtijts oostewaerts". Berk of bark herinnert aan de reeds onder Baardze genoemde barge. Verder had Dordrecht omtrent 150 „hueden ende veerscepen" voor de vaart op Vlaanderen, Zeeland en dit deel van Z. Holland, welke dus als binnenvaarders zijn aan te rekenen; ook worden zij genoemd bij Rotterdam en Geertruidenberg (heudenaers en hoedescepen). Andere vermeldingen uit de 1e helft der 16e eeuw vindt men in uittreksel I op pag. 165 en in de keur van Briele op pag. 229. Ook in den 80-jarigen oorlog werden veel heuden gebruikt, zie de slag bij Reimerswaal (uittr. 7 pag. 167) en de groote vloot van prins Maurits (pag. 97). Onder Kogge vermeldde ik reeds dat Reygersbergen in „Dye Cronycke van Zeelandt" 1551, koggen en heuden noemt. In de daar door mij genoemde serie van Porcellis is ook „eene heude ofte heu groot omtrent 20 last." Zoover als men uit de gravures eene gevolgtrekking mag maken, schijnen de stevens iets steiler als bij de kogge, de mast staat loodrecht en inplaats van ronde luiken is hier eene vlakke afdekking, gelijkend op de kap van eene roef. Dit vindt men ook

bij een geheel overeenkomstig scheepje, geheel rechts op pl. I; daar is diezelfde inrichting met open vakken in de zijkanten waardoor menschen naar buiten kijken. Blijkbaar mogen wij in dit vaartuig zoo eene Zeeuwsche heude zien. Als een grooter en bewapend vaartuig kennen wij de „Heu van Brussels” uit eene ets van Wencelaus Hollar (1607–1677) van het jaar 1647. Zij is van achteren rond met hoog opboeisel, aan weerszijden drie kanonnen doorlatend en een nagenoeg driehoekigen bovenspiegel vormend, het schip heeft één mast met een zeer groot sprietzeil, het is voorgesteld op de Schelde met Antwerpen in het verschiet. Een oude vorm van heude of heu was „hoy”, welke benaming ook in Engeland ingang vond.

IJZERE VARKEN

Een zeer eigenaardige naam waarvan Witsen, pag. 170 niet meer zegt dan „een stevig vaertuig in Overijssel”. Het schip is afgebeeld door Zeeman: „Een Isere Vareken”, rondgebouwd, ronde luiken, eene roef, stuurkuip, en korte mast met sprietzeil. Ook bestonden in Overijssel potten en pujen (Witsen, pag. 170) waarvan de eerste bij de hier volgende Pont wordt genoemd en op pag. 185 bij de bespreking van pl. 23, welk model misschien iets van een potschip heeft.

PONT

Naast het meest voorkomende begrip van pont bij een overzetveer, gold deze benaming vroeger ook voor zeker soort zeilschepen, voornamelijk turf-schepen. Volgens Witsen, pag. 170 en 171, waren zij „vierkantig van maekzel” en voeren de Friesche, welke doorgaans 60 voet lang waren, soms over de wadden. Zeeman geeft in eene ets een „Vriesse Turrif Pott” en „een Dynop ofte Veensche Turrif pondt”, deze laatste is van voren vol, van achteren scherp met hangenden steven en een breed roer zonder hekwerk. Van eene turfpont maak ik melding op pag. 95 terwijl men in „Handvesten van Amsterdam” II pag. 752 van potten leest die de overzeesche turf naar Amsterdam brachten.

DOGBOOT

De dogboot treft men veel aan bij de oude zeevisscherij in Z. Holland en Zeeland. Witsen spreekt op pag. 165 van puyen of dogbooten: „voeren een kruisfok, met groot zeil daer een marszeil boven staet, zijn boven plat met een vooronder, zonder roef ofte kajuit, loopen voor en achter smal toe. Zeer

weinig op zijnde geboeit". Hiermede overeenkomende is de „Doghboot groot omtrent 8 Last" in de reeds genoemde serie van Porcellis, waarbij wij de gekromde stevens zien, de scherpe vorm en de voorstevens als bij de buis stomp boven het boord uitstekend. De achter het midden staande mast met een razeil is vooroverhellend, terwijl geheel voorop een kleinere mast is, eveneens met razeil. Zooals Witsen zegt is het opboeisel zeer laag, van achteren eindigen de boorden zonder aanéén te sluiten. Dogboot of dogger, en Doggersbank houden verband tot een oude naam voor kabeljauw.

STEIGERSCHUIT

Dit was de benaming voor zeker soort vaartuigen te Amsterdam voor verkeer op 't IJ en naar dorpen aan den Waterlandschen dijk, als Buiksloot en Durgerdam. De eerste waren roeibootten, de andere waren zeilschuiten. Witsen, pag. 170 vermeldt: „Open stijger-schuiten daer men koopmanschappen binnen de Stadt tot Amsterdam mede vervoert" en „Toe Steyger-schuiten, welke twederley zijn, kleine en groote, dienen om menschen over de binnen-zee en inlantsche meeren te vaeren. Dragen twee zeilen".

Op eene ets van Zeeman „Twee Steyger Schuyten" is de kleinste een groote roeiboort zonder roer, met een roeier en twee passagiers; zulke lagen aan den steiger der in 1613 gestichte Oude-Stadsherberg om kooplieden, schippers en anderen naar en van de schepen te brengen. Van het soort veerschip treffen wij een oude vorm aan: „Een Buyckslooter Veer- ofte Steygerschuyt" in eene serie gravures van 1642 (Nederl. Hist. Scheepv. Museum), het is een fijn besneden bootje met sprietzeil en fok, gebogen stevens en achter den mast open.

In 1660 sloten Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnikendam en Purmerend eene overeenkomst tot verbetering van het Buiksloter veer waarvoor door de Volewijk eene vaart met een jaagpad werd gegraven. Aan de zuidpunt legde men een sterk hoofd aan met een commissarishuis en eene herberg, het welbekende Tolhuis. De overtocht geschiedde met zware overdekte steigerschuiten naar de voor dit doel gebouwde Nieuwe-Stadsherberg, een ruim vierkant gebouw van drie verdiepingen met eene menigte logeerkamers staande op een steiger aan de palen ter hoogte van de Martelaarsgracht. Deze schuiten konden 28 personen vervoeren. Men ziet ze in de in 1663 en 1665 verschenen beschrijvingen van Amsterdam resp. van O. Dapper en T. van Domselaer, overeenkomende met de groote steigerschuit in bovengenoemde ets van Zeeman, fraai rond gebouwd, tamelijk veel zeeg, eene lange roef met ronde luiken, een hooge bezaan, stuurkuip en roer met een

kopje. Over de verschillende steigerschuiten, de kleine zoowel als de groote' het reglement der veren en de gilden van hunne schippers, leest men uitvoerig in „Handvesten van Amsterdam” uitg. 1748, III pag. 1420. Behalve als veerschuiten dienden zij ook voor vrachtvervoer.

Bij S. van der Meulen (1740) vindt men de gravure van een „Steygerschuyt of Kopboot of Jagt,” een zelfde scheepje als bij Zeeman, echter met boegspriet. Geheel daaraan gelijk is een vaartuig op de bekende prent van N. de Leth „Allerheerlijkst gezicht van de Stadt Amsterdam in haar geheele uitgestrektheid langs den Scheepvaatrijken IJstroom.” De Oude-Stadsherberg op den steiger westelijk van de Haarlemmersluis is afgebroken in het midden der 18e eeuw, de andere heeft bestaan tot men het noodig oordeelde daar het Centraal Station te bouwen, een der wonderlijke dingen zooals die in Amsterdam hebben kunnen gebeuren.

Het allerheerlijkst gezicht op het middengedeelte der stad is sedert voor altijd verdwenen.

KAAG

Er bestonden eenige soorten van kagen, verschillend in bouw, afmeting en bestemming. Van een dezer geeft Witsen op pag. 174 de afbeelding en beschrijving, het is een overnaadsch gebouwd vrachtscheepje met voorplecht en laadruim, lang over steven 47 vt., wijd 12 vt. 6 d. De rechte voorsteven valt met een hoek van 45 graden, ook de achtersteven is hellend met een breed roer; het tuig is een sprietzeil. Zulke waren als binnenscheepjes in gebruik op de Haarlemmermeer en omliggende wateren en het overige zuidelijk deel van N. Holland. Konijnenburg „De Scheepsbouw van af zijn oorsprong,” pag. 80 bespreekt haar met eenige scheepjes van soortgelijke gedaante.

Overeenkomende met Witsen's beschrijving kennen wij van Porcellis eene „Vracht-Kaghe groot omtrent 6 last”, afgedekt met luiken en een roefje achter in het laadruim. Zijne andere afbeelding is eene „Veerkaghe varende van Amsterdam op Leyden, groot omtrent 6 last,” zeilende op de Haarlemmermeer, kenbaar aan de duinenreeks en de Groote Kerk van Haarlem in het verschiet. Achter den mast is een los dek ter beschutting van de passagiers die men langs de zijkanten ziet waar dit is opengemaakt. Een soortgelijk scheepje, achter den mast open, met zitbanken is „Een Leytse Veerkage” in de serie gravures van 1642 in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum. Daar is ook een model van geheel denzelfden vorm, gladboordig en platbodem, maar van lateren tijd. Groente en mosselkagen treft men veel aan in het Amsterdamsche marktverkeer.

Grootere waren in gebruik langs de Zuiderzee, zij hadden in hoofdzaak dezelfde gedaante, echter veel grooter en forscher; Zeeman geeft in eene ets eene Friesche en eene Geldersche, die den indruk geven vast op het water te liggen. Hagedorn „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen" pag. 49 stelt kaag in het noorden van ons land als eene vorm van kogge waarvoor hij verwijst naar archiefstukken te Emden. Volgens Dirk Burger „Cronyk van Medenblik", 1728 pag. 361, waren op Schokland 19 kagen en koffen, en 15 visschersschuiten. Hierbij is op te merken dat het oude model kaag en de schokker beide den zwaren rechten vallenden steven hebben, bij laatstgenoemde van buitengewone lengte (zie pl. 50). Het hier gebruikte woord kof krijgt later meerdere beteekenis door de bekende kustvaarders, zie hoofdst. VI.

Kagen, anders van gedaante dan de tot dusver besprokene, kennen wij door Le Comte en van Loon. Dit zijn schepen van een tjalkachtig voorkomen, zij hoorden voornamelijk thuis op de Zuiderzee en dienden als lichters ter overname van de lading uit zeeschepen ter reede van Texel; ook waren zij aan den Maasmond. Van Loon geeft eene uitvoerige beschrijving van zoo'n lichter, een ongemeen wijd en hol schip met breeden bodem om zooveel mogelijk goederen van de Texelsche reede naar Amsterdam te vervoeren. Met betrekking tot dit andere soort schip als de oudere kaag, is van Yk's mededeeling van belang omtrent eene veranderde bouwwijze in het midden van de 2e helft der 17e eeuw.

Ik stel mij voor over deze schepen nader mede te deelen bij de bespreking van pl. 21, welk model mogelijk eene zoodanige kaag voorstelt.

AMSTERDAMSCH E LICHTER

Waar ik zoojuist zeilschepen als lichters vermeldde die de lading uit zeeschepen overnamen voor verder vervoer, zoo bestonden er in Amsterdam de binnenlichters gelijk Witsen die noemt op pag. 170: „een plomp gebouw, zonder zeil of mast, overdekt met hooge ronde luiken; achter staet een roef en werden meest met de haeck bestuurd." Geheel in overeenstemming hiermede is de ets van Zeeman waarop zulk een vaartuig te zamen met een Wieringer lichter. Deze laatste, door Witsen eveneens als plomp van maaksel genoemd, is een flinke vrachtvaarder met spriettuig, ronde luiken en hekwerk; blijkbaar was het de bedoeling om de twee soorten naast elkaar te doen uitkomen.

Eenige tientallen jaren vroeger, zooals op de kaart van Amsterdam in 1625, hadden de binnenlichters een oplopend boord met hekwerk waar de helm-

stok door ging. Hierdoor zou men kunnen veronderstellen, dat het afgedankte zeilschepen waren, gelijk die ook thans voor dit doel worden gebruikt. Aangezien Balth. Floriszoon ze alle op die manier afbeeldt, wordt het waarschijnlijk dat het aparte schepen waren, hetgeen ook beter beantwoordt aan Witsen's kenmerkende onderscheiding als zijnde van plompen bouw. In de reeds genoemde serie gravures van 1642 is ook „Een lichter zonder mast", waarbij het rijmpje:

„Te lichten menigh schip bequaem
Daer af voert dit schip sijnen naem".

Wagenaar „Geschiedenis van Amsterdam," 1765 II pag. 449 doet eenige mededeelingen over de korenlichters. Daar de meeste korenschepen te groot waren om in de stad te komen, moest de lading in lichters naar de markt en de pakhuizen worden vervoerd, vaartuigen zonder mast met hooge ronde luiken, of in kleinere schuiten met bijna platte luiken. De afmetingen waren 66 vt. over steven, 15½ vt. wijd buiten het berghout en 6½ vt. hol op de uitwatering. Er moeten wel zeer veel zulke schuiten bestaan hebben, want in 1624 werd vastgesteld om hun getal tot op 225 te verminderen ten einde de mastschepen ook een aandeel in het lichtwerk te gunnen. In 1641 werd het getal weder tot 250 vergroot. Zie voor nadere bijzonderheden: „Handvesten van Amsterdam" III pag. 1354.

In latere jaren, tot in onzen tijd, waren deze lichters van eenigszins gewijzigde gedaante; het waren groote vierkantige schuiten van rechten strook, aan beide uiteinden rond gebouwd, ook in de kimmen, een flauw gebogen voorsteven en rechtstandigen achtersteven met smal roer. Zij hadden geene roef en de ronde luiken waren bij verre na niet zoo hoog als in den ouden tijd, ook is het boord lager. De weinige die thans nog bestaan doen hun eigenlijken dienst al sedert jaren niet meer, tot voor kort lagen zij als aard-appelschuiten in het begin van de Prinsengracht. Thans liggen zij daar niet meer, men gebruikt daar nu groote ontmaste zeilschepen. Twee vindt men nog aan de groentemarkt als opslag voor kool, zij hebben platte luiken. In de plaats van deze nagenoeg verdwenen oude Amsterdamsche schepen zijn er in den laatsten tijd in dezelfde gedaante eenige van ijzer aangebouwd. Een getrouw model van een lichter uit ongeveer het begin der 19e eeuw bevindt zich in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, ook is daar een van het oudere soort met een roefje aan het einde van het laadruim. De ronde luiken zijn niet meer aanwezig, ook het luikhoofd is beschadigd doordat men in vroegere jaren dit model in een zeilscheepje heeft willen veranderen. Hoewel zijn bestaan niet nauwkeurig is vast te stellen, dateert het misschien uit het midden der 18e eeuw.

VLOTSCHUIT

Onder eene vlotschuit verstond men te Amsterdam een vaartuig dat in de havens en binnen de stad deklust vervoerde en met een boom werd voortgestuwd. Witsen beschrijft eene op pag. 171, lang over steven 70, de bodem 58, wijd binnen de huid $14\frac{1}{2}$, hol $4\frac{1}{2}$ voet. Naar de afbeelding is zij platbodem met puntige uiteinden, vallende rechte stevens, en zonder roer.

Deze schuiten namen in de stadsscheepvaart eene voorname plaats in, nadere bijzonderheden vindt men in „Handvesten van Amsterdam” III pag. 1427, terwijl zij in bovenvermelde gedaante reeds zijn waar te nemen op de kaart van Kornelis Antoniszoon van 1544. Ook verwijs ik naar pag. 215 voor vlotschepen op het Zwin in de 13e eeuw.

In de 19e eeuw onderscheidde men vlotschuiten en zolderschuiten zooals vermeld in een klein boekje over scheepvaart, getiteld „Het Schip” 1851 door J. J. Abbink en D. A. Teupken. De vlotschuit wordt daar gezegd als geheel vlak zonder boord. Uit onzen tijd kennen wij in dien geest de dekschuiten, aan de uiteinden versmallend, waarbij het oplopend vlak tegen eenen spiegel aansluit. Houten exemplaren van dit soort ziet men niet meer, zij zijn nu alle van ijzer en veel grooter als destijds. Een bekend Amsterdamsch gezicht is het, wanneer zij op het IJ bij gunstigen wind eenige planken in het opengeslagen luikhoofd opzetten.

De zolderschuiten waren geheel anders van gedaante; veel meer schip, vol rond gebouwd met gebogen voorsteven en rechtstandigen achtersteven met smal roer. De plechten waren gelijk met het boord terwijl het middenstuk $1\frac{1}{2}$ à 2 voet dieper lag en de inhouten daar zichtbaar waren, hetgeen ook op de kaart van 1544 is waar te nemen; een enkel exemplaar, in verregaanden staat van verval, is hier en daar nog te vinden. Behalve door andere bouw en gedaante onderscheidden zich dus de vlot- en zolderschuiten van de lichters door de verschillende manier van laden, de eerste soort laadde alles boven op, terwijl de andere daarvoor het met luiken overdekte ruim had.

Schuiten van het oude model met de scherpe uiteinden en vallende stevens zijn nog in vrijwel ongewijzigde gedaante bij den gemeentelijken dienst van Publieke Werken in gebruik.

ONDERLEGGERS

Hoewel de onderlegger niet tot de eigenlijke schepen is te rekenen, dient hij vermelding wegens zijn onmisbaren dienst aan de werven. Het was een zware platte schuit welke langs zij een zeeschip werd gelegd om dit overzijde

te halen wanneer aan het onderwater-gedeelte gewerkt moest worden. Met behulp daarvan kwam het zoo ver op eene zijde te liggen dat de kiel aan de oppervlakte van het water kwam zoodat de werkzaamheden van af een vlot verricht konden worden. Zulke werftafereelen hadden een bijzondere bekoring voor Zeeman, getuige zijne vele etsen en schilderijen die dit weer-geven.

De uitrusting van een onderlegger bestond uit een hooge zware paal met een takel, een knecht en twee gangspillen. Bij Witsen vindt men de afbeelding en beschrijving, hij zegt dat zij ook dienden om masten in te zetten en palen uit den grond te trekken. Buitendien had men de kraan voor het plaatsen en lichten van masten en het heffen van zware lasten als geschut, molensteenen en marmer die nabij den Schreierstoren stond (zie de geschiedenis der Amsterdamsche kranen o.m. bij Wagenaar „Geschiedenis van Amsterdam“).

Op het profiel van Amsterdam in 1606 is een onderlegger waar te nemen terwijl er op de kaart van Kornelis Antoniszoon van 1544 geen voorkomt. Het eenige schip dat daar op zijne zijde liggend in reparatie is, ligt tegen den wal der Lastage (de werfbuurt) als aan eene kielkade. Te Amsterdam heeft men zich lang van onderleggers bediend, vermoedelijk tot in het midden der 19e eeuw toen daar de drijvende dokken in gebruik kwamen. Vaste dokken bestonden reeds in de 17e eeuw, Witsen noemt die op pag. 488 als eene „kom of afgeslotene plaets daer men schepen in maeckt, of herstelt: deze zijn twederlye, met schotdeuren die geheel droogh gemaect kunnen werden, ofte wel open: welcke laetste zaghte en modderige grondt hebben, en met de vloeden droogh ofte vol lopen.“ In ons land bestaat nog het oude dok te Middelburg en die bij de Marine-etablissemmenten te Hellevoetsluis en Willemsoord (nog in gebruik). Volgens J. J. Abbink en D. A. Teupken „Het Schip“ 1851, kwamen drijvende dokken te Amsterdam in gebruik tegen het midden der 19e eeuw, aan welker inrichting misschien het oude zeekameel niet vreemd was (zie bij mij: pag. 241). Drie oude houten drijvende dokken bestaan daar nog; zij liggen in de Dijksgracht, zijn aan één uiteinde geheel gesloten en worden thans gebruikt voor kleine schepen.