

26/8/65.

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 ENGELSCHE



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471 ☒ AMSTERDAM

1926

HOOFDSTUK III

BINNENSCHEPEN VAN HET SOORT DER TJALKEN

INLEIDING

TJALK is de naam voor het meest bekende van onze binnenvaarders, het schip dat door zijn bijzonderen vorm bekwaam is om zoowel de zeer ruime als de nauwe en ondiepe wateren te bevaren.

De hoofdkenmerken zijn de vlakke breede vierkantige bodem die een groot laadoppervlak biedt en door zijn evenwijdigheid met den waterspiegel de vlotte gang bevordert, de flauw gebogen voorsteven, nagenoeg rechtstandige achtersteven, rechte vlakke zijden en de fraaie ronding aan de uiteinden, terwijl de geringe diepgang en de strijkende mast het mogelijk maken dat het schip bijna overal kan komen.

De naam is door verkeerde toepassing dikwijls eene generaliseering voor alle grootere binnenschepen, terwijl de eigenlijke tjalk met zijne variaties toch eene groep op zich zelf is, waar andere schepen die ook wel zoo worden genoemd, geheel buiten staan. Niettemin is het tjalkmodel reeds geruimen tijd dikwijls vermengd met andere types, zoodat de grens soms niet scherp te trekken is. Wie eene studie van dit echt Nederlandsche binnenschip wil maken, kieze daarvoor het tijdperk der 19e eeuw voordat de ijzeren bouw zijne intrede deed, toen de Nederlandsche hektjalk, voornamelijk de Friesche, als standaardmodel was aan te merken. Daarnaast bestonden Groninger en Overijsselsche tjalken, alsmede verscheidene soorten in andere provincies, met eenige andere gedaante en onder andere namen; zoo had men de Z.-Hollandsche en Zeeuwsche poon, het Brabandsche beurtschip of gaffelaar, de Z.-Hollandsche schuit, de Vlaamsche pleit, het otterschip, Texelsche en Wieringer lichter en de damlooper.

Tot de tjalken behoort ook de smak, een naam die bij ons reeds lang niet meer in gebruik is; thans noemt men zoo'n schip een zeetjalk, hoewel de hedendaagsche veel meer een vermenging is van tjalk en kof. In den ouden

tijd waren de smakken de grootere zusters der tjalken, geschikt om buitengaats te varen; zij deden dit in gemeenschap met de boeijers, en later met de koffen.

In mijne Inleiding onder „Karveel” deed ik reeds mededeeling der vermelding van Velius over den bouw van smakken en boeijers in 1460 te Hoorn, hetgeen in „Cronyk van Hoorn” 1604, aldus luidt:

pag. 43: „t jaer 1460, werden hier de eerste Carvielschepen ghemaect, als Boeijers, smacken en diergelijcke: daermen te vooren niet dan Hulcken, Razejlen en Craijers hadde, en die meest al ghewracht Crapschuytswijse, met de plancken op malcanderen: tot dat mense oock op dese tijt wat bequamer leerde voegen door Carvielwerck, met een naet tusschen beyden, ghelijck noch hedendaechs het ghebruyck is.” De smak die dus een van 1460 bekend vaartuig was, heeft zich staande gehouden tot in de 19e eeuw, de naam tjalk voor de binnenvaarders is echter veel jonger. Het oudste mij bekende voorkomen is in de tweede uitgaaf van Witsen, *Architectura Navalis*, 1690 pag. 189: „Doch de Vlaamsche Pleiten, Tjalken, Evers, Arben, Krayers en Snauwen schoon Binnenlandts-vaarders zijn, begeven zich dikmaal, al of maar drie eters voeren, over zee. Het zijn lange platte schepen, met luiken overdekt, nevens welke een voet-gang komt: zij voeren smakzeils, die de gemeene in lengte overtreffen.” Hoewel ik het woord niet heb ontmoet bij van IJk, noch in W. A. Winschooten's *Seeman* van 1681, was het ten dien tijde dus in gebruik zoodat een meerder en vroeger voorkomen nog zou kunnen blijken.

In de „Cronyk van Medenblik”, 1728, leest men betreffende den ijsgang bij Texel in den strengen winter van 1708/09: „Nog een Tjalk van Oosterend dreef t Zeegat uyt, en quam tot Jarmuyden behouden in Engeland”. In de serie *Groenewegen* vindt men een „Friesche turf-tjalk” en een „smakje of tjalk.”

De 17e eeuwse benaming voor een soortgelijk schip als eene tjalk was voornamelijk wijschip en smalschip, ook heetten zij karveel en overzeesch veerschip; van deze is smalschip tot in de 18e eeuw in gebruik gebleven, zoo is dit op de gravure door A. van der Laan (1740) een echte hektjalk met breed rond voorschip; een kleine 100 jaar vroeger was de vorm scherper, zooals blijkt uit eene ets van Zeeman.

Intusschen vind ik wijschip nog gebruikt in de ordonnantie van 1773 op de beurtvaart van Rotterdam op Rouaan en St. Valery (zie onder Smak). Wijd- en smalschip was eene onderscheiding naar verschillende breedteverhouding in verband tot het passeeren van zekere sluizen; hierover zegt Winschooten: „een smal schip werd gesteld teegen een wijd schip bij de

binnenlandsvaarders, dog de eene kan door alle sluizen, als van Spaarendam, der Gouw, en de andere niet", alsmede van Yk, pag. 308 „Het onderscheid dat tusschen een smal, en wijd schip is, bestaat alleenlijk daarin, dat het eerste zoo nauw is gebouwd, dat door de stad Gouda kan gelaten; maar het tweede zo wijd, dat daar buiten omgevoerd moet worden".

In den waterweg van noord naar zuid, de verbinding tusschen Y en Hollandschen IJssel, lagen drie sluizen, n.l. te Sparendam, Gouwsluis en Gouda, in welke laatste plaats de nauwe overwulfde in de stad gelegen Donkere sluis en de wijdere Mallegatsluis in de Gouwe, door van Yk aangeduid als buiten-om.

Zonder in de geheele geschiedenis van dezen belangrijken scheepvaartweg te willen treden, breng ik slechts de voornaamste punten ter kennis die men nader vindt omschreven in „Beschrijving der stad Gouda" door Ignatius Walvis 1719, de handvesten van Haarlem, de keuren van Rijnland, het aardrijkskundig woordenboek door Van der Aa, en eene bijdrage van J. van de Vegt „De binnenscheepvaartkanalen in Z. Holland" in het gedenkboek van het Koninkl. Instituut van Ingenieurs.

De bouw der Mallegatsluis aan den westkant der stad houdt verband tot de krijgbedrijven in het hart van Holland (voornamelijk het beleg van Leiden) kort nadat Gouda als eerste der zes voornaamste Hollandsche steden in 1572 Staatsch was geworden, en wel om het mogelijk te maken dat groote schepen, en met staanden mast, binnen Holland konden komen; deze in 1576 of kort daarna gebouwde sluis diende aanvankelijk enkel voor oorlogsschepen en wel om de stad geen schade te berokkenen in het voordeel dat zij uit het oponthoud der binnenschepen trok.

Door verbouwing der Gouwsluis in 1563/64 tot eene steenen, den aanleg van eene nieuwe kolk naast de bestaande omstreeks 1570 en vernieuwing der sluizen te Sparendam, was de waterweg goed bevaarbaar gemaakt. Voor de gesteldheid der Sparendamsche sluizen, zie „Handvesten van Haarlem", „Keuren van Rijnland", en Van der Aa.

De doorvaartwijdte der in 1767 verbouwde Mallegatsluis is thans 7,85 M. terwijl de nog bestaande Donkere sluis 4,68 M. wijd is, zoodat vóór den bouw der eerste geen schepen van meerdere wijdte dan ruim $4\frac{1}{2}$ M. hun weg door Holland konden nemen, aangezien ook de vaart langs Leidschen-dam en Delft in zeer gebrekkigen toestand was.

De sluiswijdte van 4,68 M. omgerekend in Amsterd. voet van 28,3133 c.M., komt uit op 16 voet 6 duim, zoodat wij hiernaar eenige smalschepen kunnen beoordeelen waarvan Witsen en van Yk de afmetingen geven.

Bij eerstgenoemden lezen wij pag. 171 „Het smalschip is lang 60 voet, hol

7 voet, het vlack wijt 14 voet, het schip zelve 16 voet", welke wijdte dus 4,53 M. bedraagt.

Hier op volgt „een wijschip is lanck 70 voet, wijt 20 voet, hol 8 voet 2 duim", zoodat dit schip bij 10 vt. meerdere lengte, eene grootere wijdteverhouding heeft.

Van Yk, pag. 312 geeft bij een smalschip van 65 voet, als wijdte geen cijfer, maar eenvoudig „wijd op de stad Gouda"; voor een ander op pag. 318 geeft hij lang 58 vt., wijd op de buitenkant van de huid 16 vt. 1 d., hol op het boeisel 7 vt. 7 d. Dit zijn voeten van 11 Rijnlandsche duimen (2,61622 cM.) zoodat de wijdte buiten de huid 4,63 M. bedroeg.

Op pag. 308 beschrijft hij een „Smal, of liever Wijschip, dat Koopluiden en Passagiers tusschen Delft en Antwerpen bediend. 't Schip zal overstevens lang wesen 58 voeten, wijd op de buitekanten van de inhouten 15 voeten 8 duimen, en hol 4 voeten agter de agterkant van de mastbalk, van de bovenkant van 't vlak, tot de onderkant van 't spijgat 6 voeten 4 duimen, alles 11 voor een voet, de duimen uit een Rijnlandsche voet genomen sijnde." De Rijnl. voet van 31,3947 cM. had 12 duimen van 2,61622 cM. zoodat bij de door van Yk gebruikte voetmaat van 11 zulke duimen, het schip op de buitenkant der inhouten 4,53 M. wijd was.

Wij kennen dus de tjalk in de tweede helft der 17e eeuw als wijschip en voornamelijk als smalschip; ook werd de naam karveel nog gebruikt, zoo luidt art. 2 van het reglement der Goudsche beurtschippers op Walcheren, van 1693: „De voorsz. beurtschippers sullen yder moeten hebben een goed bequaem karveel ofte gekield smalschip, langh 61 à 62 voeten, wijt op de wijtte van het Goudse verlaet bij 't Amsterdamse veer, zijnde 15 voeten en 3 duymen, met een vaste verheven roef en van verdere gerequireerde bequaemheyd ende ouderdom; dat staen sal aen het oordeel van de Heeren Burgemeesteren."

Ook Hendrik Soeteboom: „Op- en Nederganck van Stavoren," 1647 uitg. 1702 pag. 198, zegt „de af en anscheping tot Stavoren, door carvelen op Amsterdam en Enkhuysen geschiet dagelijks."

Met de wetenschap dat omstreeks het midden der 15e eeuw „boeyers, smacken en diergelijke" naar de toen nieuwe wijze gladboordig werden gebouwd, ontleenen wij uit de 16e en 17e eeuw eene steeds groeiende kennis omtrent deze kust- en binnenlandsvaarders. Hoewel ik had kunnen volstaan met de oude vermeldingen naar hunne bron te verwijzen, zoo meen ik dat zij meerdere beteekenis krijgen door toevoeging van een kort zinsverband, voor welk doel ik een aantal uittreksels heb overgenomen uit officieele stukken, voorkomende in kronieken en handvesten alsmede uit vermeldingen door geschiedschrijvers van dien tijd. Deze zijn de volgenden:

Emanuel van Meteren, 1535—1612: Belgische ofte Nederlandsche Historie 1599, en de latere uitgaaf: Historie der Nederlanden 1647.

Pieter Bor Christiaensz. 1559—1635: Nederlantsche Oorlogen uitg. 1621—26. Handvesten der stad Amsterdam, uitgaaf 1748.

K. v. Alkemade, Beschrijving van Brielle en den lande van Voorn, 1729.

M. Smallegange, Nieuwe Cronyk van Zeeland, 1696.

De hier volgende chronologisch gerangschikte uittreksels zijn de keus uit een omvangrijk materiaal en dienen niet enkel ter aantooning van wijd- en smalschepen, maar tevens voor andere in dit hoofdstuk te bespreken vaartuigen; ook rekene men dat in vele gevallen de schepen evenzeer vroeger en later genoemd worden als juist in het hier vermelde jaartal.

1. 1527 Brielle II pag. 161:

„Sententie van den Hove van Holland, tussen de Regeerders der Stad Briel. Impetranten, en eenige onwillige, gedaagden; waarbij de gedaagden gecondemneerd worden, te onderhouden de Ordonnantie van 't jaar 1516, op de onderhouding van Kaapen, Vierboeten en Zeetonnen, enz. 1527"... „van alle die reisen, die sy gedaen hebben, die Maze uut, ende in, mit *hueden, coggeschepen*, of anderen schepen, varende mit *smackzeilen*, of anders, over zee, buiten 's Keisers Lande, van herwerts over: om welke reisen te liquideren, parthyen alhier comparereren sullen door seeckere Commissaris, die 't Hof daer thoe committeren sal; absolveert den gedaechden van den eisch van den Impetranten, aengaende die reisen, die zyluiden, gedachden gedaen moegen hebben, die Maze uut, of in, mit *hueden, coggeschepen*, ende andere schepen, varende met *smacken*, of andere, binnen 's Keisers Landen, enz."

2. 1550 Kroniek v. Zeeland, pag. 161:

Het water-baljuwschap van Zeeland; artikel 15 van de Rekenkamer, 1550: „Om alle schaden te verhoeden van Ankers, die bij eenige Schippers in de mond van de haven, of op de stroomen, sonder Waek-boeie ondiep mogten liggen, daer *Smalschepen* zeilen, niet meer dan 6 voeten, en voor groote schepen 12 voeten onder water; en door wien de schade geschied sonder Waek-baeie op 't Anker te hebben, die sal soodanigen schade geheel boeten, en noch boven dien vervallen in de verbeurte van 25 Carolus guldens, te betalen aan den Waterballu, of syne Gecommitteerden."

3. 1556 Handvesten Amsterdam, II pag. 765:

„Mijne Heeren van den Gerechte ordonneren ende willekeuren, dat alle *Rae-zeilen* ende *Boeyers* over Zee buyten duynen varende, sullende gehouden wesen te leggen buyten deser Stedepalen, of in d'oude sijts Wale, soo henluyden best gelegen wesen sal; uytgeseyt *kleyne geboeyde schepen*, als *smal-cogge schepen*, ende schepen komende met Bremer bier, met mou-

den, schuppen, ende diergelijcke kleyne schepen. Al op de verbeurte van drie Carolus guldens: t'appliceren een derden deel tot behoef van den Heere, een derdepart tot profijte van der Stede, ende een derdepart tot profijte van den aanbrengher."

Artikel 2: „Item, sullen de *dam-loopers*, na die gelost sullen wesen, schuldigh sijn te schieten ende te leggen in de Grafte binnen deser Stede op de voor- of achter Burgh-wal besuyden Dirck van Hassels-brugge aen de nieuwe sijde, ende besuyden de Kerck-brugge aen d'oude sijde," enz.

4. 1563 Brielle I pag. 36:

Reglement op kaap, vuurboet en zeetonnen.

„De Edelen, en zes groote Steden van Holland, representerende de Staaten des Lands, hebben den Hove van Holland te kennen gegeven, dat de Stad van den Briel, of de Pagters van de Kaap-, en Vierboet aldaar, zig vervor-derden de Schippers van Haarlem, Amsterdam, Gouda, en meer andere, die met *smalle schepen* de Maze uit-, en in liepen, te bekommeren, en arres-teren, en betalinge van 5 schellingen, 5 grooten, voor Kaap-, Vierboet, en andere Zee-teeken, en dat t'elken reize, niet tegenstaande de Schippers van ouds niet daarom gemoeid wierden, om redenen, dat deze *Smalschepen*, zoo diep niet gaande, dezelve teeken niet behoefden; verzoekende beslote Missive, ten einde deze bekommerigen kosteloos, en schadeloos wierden afgedaan, en gefurcheert. Waarop de Burgemeesteren en Regeerders der Stad Briel gehoord wezende, is de verleende furcheantie afgedaan, bij den Hove van Holland, op den 9 Septemb. 1563. Als blijkt uit de authentyke documenten, daar van zijnde, berustende onder de Archiven dezer Stad."

5. 1573 van Meteren 1647 fol. 81:

Poging der Spanjaarden om Middelburg te ontzetten, 1573:

„In het midden van den Winter zijn de Vlote van *groote Rade-zeilen*, *Smack-zeilen* met proviant-schepen, onder voorsz. Sancio Davila van Antwerpen af-ghekomen, om Middelburgh te provideren: maar komende om-trent voor ter Neuse, soo hebben hun daer des Princen van Orangien Schepen van Zeelandt bejeghent, alwaer voor het eerste het Oorloghschip, daer den Admiraal Worst op was, van eenighe *Smack-zeilen* van achter seer doorschoten werdt," enz.

fol. 81 verso: „De vier Schepen werden van ghelijcke van's Princen Schepen ghecreghen, vele van dat volck uyt dese vier schepen, alsoo sy met haer Roey-boots waren vluchtende nae Landt, werden van Princens *Smackseilen* over-seylt ende verdroncken, soo datter in als ses *Meersschepen* ofte groote Sche-pen ghenomen werden," enz. (meersschepen beteekent met 1 of meer marsen).

fol. 82: „De Heeren Gouverneurs ordonneerden den Capiteyn Joos de Moor

ende Evert Hendricksz elck toe te reyden een Schip, die sy noemden *Drommelaers*, zijnde *Smackseylen* die groot zijn ende niet diep gaen, ende daer hebben sy op elck ghestelt een groote Meerse op den mast, wel scheutvry rontomme bewaert tegen Musquet-scheut," enz.

„Des Princen Schepen, de *Smalle Vlote*,"

„De *smalle schepen* van den Prince."

„Des Princen groote schepen hebben die Zeewaerts naeghevolght, de *smalle Vloote van de Smackseylen* heeft ghepooght, om van binnen door nae de quartieren van Vlissingen haer te ontmoeten," enz.

fol. 82 verso: „die terstont met sulcke Capiteynen, Schippers ende Bootvolck, hen heeft begeven in de Oorlogsche *Smack-seylen* ende *Vlieboots*."

6. 1574 van Meteren 1647 fol. 88:

Slag bij Reimerswaal: „Desen lesten aanslagh is ghebeurt in Januario 1574, ende is uytermaten geweldighe geweest, van omtrent dertigh goede groote Schepen, al *Radeseylen* ofte *Cruysseylen*, seer wel toegerust ende voorzien van alle noode druft" enz.

„Als vooren gheseyt hebben, soo laghen de *Smackseylen* meest tot Bergen op Zoom, ende de Zeelantsche omtrent Rommerswale, soo dat het Eylant van ter Goes tusschen beyde dese Vloten lagh."

7. 1574 van Meteren 1599 fol. 67 verso:

Slag bij Reimerswaal: „Over de groote schepen is weder Admirael gheweest Sancio Davila, zijnde den Heere van Beauvoys gestorven: Sijn schepen waren groot, wel versien en gewapent, vol krijchsvolk ende schipvolck. De cleynere schepen waren *Boeyers*, *Cromstevens*, ende *Heuden*, niet diep-gaende, oock seer veel wel met Gheschut ende volck opgherust."

8. 1575 Bor I, 8e boek fol. 102 verso:

betreffende de vermeerstering van het Barndegat, een inham van het Y bij Oostzaan, door Sonoy in April 1575: „.... maer weynigh ontset van schepen ende gheschut, in sulcker voegen, dat den Admirael Cornelis Direxsz. die byden Ghedeputeerden was ghereyst, om alle toerustinghe te beter te vorderen, hem den 22 April uyt Hoorn schreeff, dat hij gheen raedt en wist, om de schepen ende *wijde carveels*, die hij versocht hadde, ghereet te cryghen, doch dat daer wel eenighe *smalle carveels* ghereet, maer noch met gheen geschut voorzien en waren" enz.

fol. 103: „Want dewijle de vyant nu met acht *welgemonteerde boeyers* voor de gaten vant Barndegat lach, met dewelcke syluyden sonder gelycke boeyers niet vorderlijcx en conden geslaen, welcke boeyers syluyde nu seer weynich hadden, en die *carviels* ende andere *weyre schepen*, die sy alleene daer toe souden moeten ghebruycen al wel met geschut versien," enz.

fol. 103 verso: Sonoy geeft het Barndegat weer prijs aan de Spanjaarden van Amsterdam: „.... verstaende oock dat de vyandt alheenen stercker wert, is niet wel tevreden geweest, ende hoewel die soldaten seer wel ghemoet waren, siende nochtans datter geen ontset en quam, dan drie *damloopers*,” enz.

9. 1576 Bor I, 8e boek fol. 133 verso:

betreffende de belegering door den Prins van de schans te Krimpen a. d. Lek, 1576: „Hij dede zijn volck passeren over beyde zijden van de Leck, om den dyck inne te houden, ende dede tot Ouwerkerck den dijk deursteecken, so diep alst mogelijck was, ende met binnenlantsche schuyten ende *kaegen* de gaten der deurgesteken dijcken naerstelijcken bewaecken,” enz.

fol. 134: bij de belegering van Zierikzee 1576: „voor de mont vande havene leyden sy veel *pleyten* ende *galyen*”.

10. 1586 Kroniek van Zeeland, pag. 175:

Verzoek van de Gecommitteerde Raden van Zeeland aan den Raad van State om eenige oorlogschepen ter bescherming van de visscherij, 1586: „Alsoo omme voor te komen, en te doen versien op de dagelijksche rooverijen, verscheide plonderingen, en onverdraeglijk rantsoeneeren jegens de Visschers van Zeeland, haer met de *Smalle-vaert* generende t'harer onverwinnelijke schade, bij des vyands-schepen van Duinkerke en van elders nu onlangs gepleegt,” enz.

11. 1610 Handvesten Amsterdam III pag. 1506:

„Eerstelick, dat niemant van de Gildebroeders van 't Binne-lants-vaerders Gilde binnen deser Stede en sal mogen laden dan op syn beurte, ende dat in een goet Schip, *krap-schuyt* ofte *Damlooper* groot vijftien lasten ende daer boven” enz.

12. 1613 Handvesten Amsterdam III pag. 1226:

„Ordonnantie voor de Buyten-lants varende Schippers voerende *Smack-seylen*, om op hare beurten van deser Stede te varen op Hamburg; mitsgaders van de Vragtloon van de goederen, die sy sullen in-nemen.”

13. 1614 Handvesten Amsterdam III pag. 1232:

„Mijne Heeren van den Gerechte willende, dat de Ordonnantie bij hare E. gemaect voor de Buytenlants-varende Schippers, voerende *Smal-seylen*, op Rouan en Londen in alle hare poincten precys werde achtervolgt ende onderhouden” enz.

14. 1632 Kroniek van Zeeland pag. 171:

Bepalingen der Staten van Zeeland betreffende het Bakenaers Ampt, 20 April 1632: „dat de Bakenaers soudén genieten als van outs, van een *groot schip* vier schellingen; van een *Pleite*, eenen schelling en acht groote; van een *Seuye*, eenen schelling en vier groot; van een *Smalschip*, een schelling; van een

vaertuig dat het roer buiten 't boord draeit, acht groot vlaems, en zoo naar advenant"

15. 1634 Handvesten Amsterdam II pag. 751:

„Geene *boeyers*, *smalschepen*, ofte andre Fransche oft Engelsche schepen, varende naer Rouaen, Londen, Zeelant, Lillo, oft andere plaetsen, die op haer beurte in de ladinge leggen, sullen vermogen eenige goederen in te nemen, veel min te lossen binnen de Haerlemmersluys, als op de Rouaensche ende Engelsche kaeyen; maer de schepen die ledigh zijn ende buyten haer beurte leggen, sullen niet mogen gelegd worden aen de selve kaeyen oft in de konings-gracht, maer gebracht moeten worden buyten de Sluys aen de palen; op pene dat de gene die ter contrarie doet, verbeuren sal voor d' eerste reyse 4 gulden, voor de tweede reyse 8 gulden, alles ten profijte van den havenmeester."

16. 1659 Kroniek van Zeeland pag. 172:

Bepaling van 14 Jan. 1659: „Eerst van de Schepen van deser zijde, van elk een schip, eens des jaers ses stuivers, van een *turfsponte* ses stuivers, van een *damlooper* vier stuivers, ende van een *kage* ofte *Cromsteven-schuite* drie stuivers, daer inne mede begrepen sullen zijn de schepen komende van Bergen over Cromvliet, vervallende op dese Bakeninge, ende voorts bij provisie van de schepen van d'ander zijde, van een *pleijte* van dertig tot veertig lasten twaelf stuivers, van twintig tot dertig lasten negen stuivers; van een *seuye*, acht stuivers; van een *drimmelaer* ofte *Cromsteven* acht, en van een *rond en smal Carveel* seven stuivers; van een *waterschip*, en van een *binnenlander* sesse, en van een *schuite* drie stuivers," enz.

17. 1673 Handvesten Amsterdam III pag. 1235:

„Dat van nu in 't toekomende geene andere Schepen het voorgeschreven Vaar-water op Bremen, Hamburg, en Be-oosten de Elve, mitsgaders de Rivieren van dien, en sullen mogen bevaren, of de beurten in eeniger manieren daar op waarnemen, en de Vragten bedienen, als alleen *Smalschepen*, *voerende Gaffels* en niet dieper gaande als ses voeten, en uyerlijk ses en een quart voet, en in alle tijden van nood, haar met de Convoyer, die ook niet dieper en gaat, op de Watten te kunnen begeven en salveren, en dat deselve alvooren onder 't Gild hebben begeven."

Uit deze uittreksels blijkt dat de benaming wijd en smal karveel — of schip — eene onderscheiding was tot andere schepen die steeds onder hun eigen naam worden genoemd zooals ook Velius (1604 pag. 177) zegt bij de uitrusting eener vloot van 80 schepen in 1573 door Sonoy: „daer onder 11 groote wel gemonteerde Razeyls, veel Boots en Boeyers met boevenetten, en de rest Carviels, Crapschuyten en Waterscepen."

Tegenover het wijde karveel stond dus het smalle, terwijl wij het woord ook in verbindingen zien als smalle vloot, smalle vloot van de smakzeilen, smalle-vaart, smalzeilen, alsmede smalschip in de vaart op Rouaan, Londen, Zeeland en Lillo, zoodat men misschien evenzeer met het oud Nederlandsche smal, in de beteekenis van klein, moet rekening houden als met het begrip eener beperkte wijdte in verband tot de doorvaart van zekere sluizen. Naast de schepen die in de 18e en 19e eeuw bouwkundig als tjalk zijn aan te rekenen, kwamen eene menigte andere voor van soortgelijke gedaante, die zich enkel door meerdere of mindere afwijking daarvan onderscheidden; niettemin behooren die tot dezelfde familie als opvolgers en variëteiten der oude karvelen en afstammelingen van het binnenlandsche type van het middeleeuwsche koggeschip.

Aan van Loon en aan le Comte danken wij eene uitgebreide kennis van al deze schepen; vooral de eerstgenoemde beijverde zich om bouwmeesters en schippers op vele verbeteringen opmerkzaam te maken welke in constructie en tuigage waren aan te brengen. Hij toont aan hoe door meerdere technische kennis en door naar teekening te bouwen, een beter schip wordt verkregen dan door vasthoudendheid aan oude gebruiken, waarbij hij doet uitkomen dat het voordeliger is om ter verkrijging van een snel schip door meerdere ronding wat aan de laadruimte op te offeren, als dat men door te plompen bouw een slechte zeiler verkrijgt. Naast de raadgevingen voor een goed besneden onderwaterschip legt hij den nadruk op juiste plaatsing van den mast en aanhangsing der zwaarden alsmede op de voordeelen van den bezaan boven het sprietzeil. Hij beschouwt de tjalk als een licht gebouwd en vlot gaand schip, dat wanneer zij goed gebouwd is, een der snelst zeilende schepen kan zijn; als voorbeeld geeft hij in zijn Burgerlijke Scheepsbouw (1838) de teekeneng van eene Nederlandsche hektjalk van middelbare grootte, zooals die destijds voornamelijk in Friesland werden gebouwd, lang over steven 18,50 el, wijd binnen de huid 3,90 el, en diep van op de kiel tot beneden den watergang midscheeps 1,80 el. De Groninger tjalk beschrijft hij als een zeer lang en eng bestek, waarbij vele voorkomen van 75 voet lengte, terwijl de wijdte slechts 15 of 15½ voet bedroeg, hetgeen evenals de geringe diepgang verband hield tot de ondiepe en enge vaarwaters der veenen; ook werden daar zeetjalken van 50 last en meer gebouwd.

Inmiddels heb ik vernomen dat de „Handleiding tot den burgerlijken Scheepsbouw” in 1843 (drie jaren na van Loon's overlijden) opnieuw is uitgegeven bij J. Proost en W. Eekhoff te Leeuwarden. Sinds korten tijd is een exemplaar in het Ned. Hist. Scheepv. Museum, het is een ongewijzigde herdruk waaraan is toegevoegd eene karakterschets en levensbeschrijving van den verdienstelijken scheepsbouwkundige.

Naast de schepen die met hunne gereproduceerde modellen in dit hoofdstuk zullen worden besproken, zijn er nog een aantal andere waarvan voor het meerendeel mij geene modellen bekend zijn, zoodat ik deze eerst zal vermelden.

DAMLOOPER

W. A. Winschooten zegt van een damlooper: „een klein binnelands, of nog eigendlijker Noordhollands Vaartuig, dat bequaam is om over Dijken en Dammen, en oovertoomen oovergehaald te werden”.

Van de zeer vele vermeldingen van dit scheepje noem ik enkele onder de uittreksels in de inleiding tot dit hoofdstuk tw: 3, 8, 11, 16 waarbij die van 1556 het oudste is. „Het uiterlijk van eenen 17e eeuwsehen damlooper „groot omstreeks 16 last” kennen wij uit de serie van Jan Porcilles als een soort kleine hektjalk met spriettuig, recht van strook en met smalle zwaarden, geheel hetzelfde vaartuig als door Zeeman afgebeeld onder den naam „damsout”. Ook Witsen, pag. 170 spreekt van „damsouts, Schepen de Smalschepen niet ongelijk, doch kleinder” en van „damlopers die men in Vrieslant vint”. Bij van Yk, pag. 348, blijkt dat het niet volkomen gelijke schepen waren, want hij zegt dat een goed gebouwde damschuit in laadvermogen bijna den damlooper evenaart.

Uit het veelvuldig voorkomen in de Handvesten van Amsterdam leest men dat de damloopers al naar hunne grootte van boven of onder de 15 last, resp. tot het binnenlandsvaarders — of tot het grootschuitenvoerdersgilde behoorden, zie deel III pag. 1212 en 1506.

De „Cronyk van Schagen”, 1728, vermeldt dat deze plaats haar verkeer onderhield met 13 damschuiten waarvan 5 in geregelden dienst op Amsterdam en Haarlem, 3 als marktschuiten op Alkmaar en 5 voor particuliere koopmanschappen op Amsterdam, Rotterdam, Zeeland en andere plaatsen.

Van het groot aantal oovertoomen dat vroeger bestond, zijn er maar weinig over en dienen deze enkel voor kleine schuiten. Voor Amsterdammers is de geschiedenis van den voormaligen oovertoom aan den Schinkel wetenswaardig, welke dateerde uit het begin der 15e eeuw en waarover veel geschil is geweest met Haarlem hetwelk zich krachtig tegen eene goede scheepvaartverbinding van Amsterdam naar de Haarlemmermeer verzette. In dezen toestand kwam eerst verbetering in 1808 door den bouw der tegenwoordige Oovertoomsche schutsluis.

De merkwaardigste van alle oovertoomen was die te Zaandam, welke diende om de langs de Zaan gebouwde schepen over den dam naar buiten te bren-

gen. Deze heeft bestaan van 1609 tot kort na 1718, in welk jaar het laatste schip werd overgewonden, hij was ingericht dat scheepsrompen van 124 voet daarvan gebruik konden maken, hun aantal bedroeg soms ongeveer 30 per jaar. De sluizen in den dam waren toen enkel geschikt voor kleine vaartuigen; uitvoerig leest men aangaande dezen overtoom in „Beschrijving van de Zaanlandsche dorpen” door Loosjes.

Nadere kennis van den damlooper ontleenen wij aan het zeer uitvoerig bestek bij van IJk, pag. 312: „t Schip zal lang zijn 56 Voeten, wijd dat, de Zwaarden afgehangen, het rakende, en echter gemakkelijk, door de Duikers van de Leidschendam kan gebracht werde. En op dat ook de Wijdte, zoo veel mogelijk is, binnewaards bevorderd wierde, zo zal dit Schip op de bovebuitekant van de Kimmegang, of Wentelstrook, zo wijd als op 't Barkhout wesen moeten, en ten minsten, van binnen, tegen de Zetwegers gemeten sijnde, elv voeten en een duim wijdte hebben.”

Hij gebruikt hiervoor de „Wezelse voetmaat” van 11 Rijnl. duimen (2,61622 c.M.) zoodat de lengte bedraagt 16,12 M. en de wijdte tegen de zetwegers 3,20 M. Iets verder herhaalt hij de afmetingen naar de „gemeene 11 duimsche voet” of Amsterdamsche van 28,3133 c.M. waarvoor hij 57 voet lengte aangeeft, hetgeen gelijk is aan de 56 Wezelsche, en 12 v. 4 d. wijd op den buitenkant van de huid, hetgeen 3,5 M. bedraagt.

Deze damlooper was dus eenige voeten korter dan de door Witsen en van IJk beschreven smalschepen en had eene aanmerkelijk kleinere verhouding in lengte en wijdte, n.l. 1 : 4,6.

De geschiedenis van de sluis te Leidschendam geeft evenals die van den Amsterdamschen overtoom een merkwaardige kijk in de oude toestanden der binnenvaart. Daaraan herinnert een gedenksteen aan het sluiskantoor met het volgende inschrift: „In 1885 is de verbetering der vaart tusschen Rijn en Schie door de Staten van Zuid-Holland ondernomen. Hier waar de naijver der steden tot 1648 slechts een overtoom en daarna een verlaat met doorvaartwijdte van 3,80 M. en doorvaarthoogte van 2,20 M. gedoogde, hebben zij deze sluis wijd 7 M. met beweegbare bruggen bevolen.”

Sedert Delft door aanleg van de Delfshavensche Schie verbinding met de Maas had gekregen (op eene vergunning van 8 Sept. 1389 van hertog Albrecht van Beieren, graaf van Holland; zie „Beschrijving der stad Delft”, door Reinier Boitet 1729 pag. 26) was het er op bedacht ook den waterweg naar den Ouden Rijn te verbeteren. De weinige woorden in het gedenkschrift duiden op eene aaneenschakeling van gebeurtenissen en wederwaardigheden waarmede 500 jaren zijn verlopen eer deze vaart ten volle goed bevaarbaar is geworden. Van der Aa geeft in het „Aardrijksk. woordenboek” omtrent de voornaamste

felten een verkort overzicht, dat echter niet bevredigt, omreden het jaar 1648 daar niet genoemd wordt. Dit komt doordat hij eene regeling van 1578 als de gunstige wending beschouwt en daarom over de verdere voorvallen niet in bijzonderheden treedt. Hoewel D. van Bleyswyck (1667) en Reinier Boitet in hunne beschrijvingen van Delft eenige mededeelingen over den Leidschendam doen, zoo vindt men de geheele geschiedenis met den volledige inhoud der daarop betrekking hebbende stukken in „Beschrijving der stad Leyden” 1762–84 door Frans van Mieris en voltooid door Daniel van Alphen, deel II (Univ. Bibl. Amsterdam). Zij omvat ongeveer 70 bladzijden folio, waaruit ik de hoofdpunten hier laat volgen:

1429 Overdracht van het recht op de „overtochte tot Voorburgh” uit het geslacht van Wateringen aan de graaflijkheid van Holland, en beleening daarmede van jonkvrouwe Willem van der Wateringe, vrouwe van Egmond.

1434 In eene overeenkomst van 17 Mei tusschen Willem, heer van Naaldwijk, echtgenoot der bovengenoemde en de stad Leiden wordt gewag gemaakt van een tol aan den overtocht tusschen Leiden en Delft (Keuren van Leiden, 1657 pag. 161).

1458 Wegens de belemmering van den Leidschendam waren de groote schepen van het noorden genoodzaakt uitsluitend van den weg langs Gouda gebruik te maken. Om den tol aldaar te ontgaan en wegens den slechten toestand der vaart, alsmede het ongemak in het passeeren der stad, wendden Haarlem, Leiden, Amsterdam, Alkmaar en andere belanghebbenden zich tot Philips van Bourgondië om eene vaart te mogen graven „dwars deur dat landt” van den Rijn tusschen Leiden en Alphen naar de Schie en verder naar Rotterdam of Schiedam. Op dit verzoek verleent Philips toestemming in een handvest van 2 Dec. 1458 met beding dat in een der laatstgenoemde plaatsen eene grafelijke tol moet komen. (Handv. van Haarlem, pag. 114). Om verschillende redenen, wel voornamelijk door verzet van Gouda, is deze vaart nooit gegraven.

1473 Delft krijgt door een octrooi van Karel den Stoute van 12 Juli toestemming tot het maken van een sluis met schotdeur bij den overtocht in den Leidschendam om het Rijnwater voor verversching en ten gebruike der brouwers binnen Delft toe te laten.

1487 Hendrik, heer van Naaldwijk krijgt als eigenaar van den overtocht een octrooi van aartshertog Maximiliaan om verlaten in den dam te maken en die voor doorvaart in te richten.

1491 Gouda wegens zijn tol en scheepvaartverkeer, en Dordrecht wegens zijn stapelrecht zien een dreigend gevaar in deze „nieuwe spoeijen, verlaten, ende deurvaerten opten overslagh, tussen Leyden en Delf, op die Hille te Bent-

huysen, ende andersins." In geval hen door het Hof van Holland geen recht gedaan zou worden, dreigde de Goudsche vroedschap „dat sy 't met die van Dordrecht an stucken slaen, ofte te niet doen soudén, mit geweldiger handt". Aldus vernielden zij de verlaten van den Leidschendam en van Woerden, waarbij de pogingen van Delft niet baatten om het hersteld te krijgen.

1514 Besluit van het Hof van Holland van 4 November in de overeenkomst tusschen Delfland en Rijnland tot het plaatsen van een duiker enkel voor waterloozing. Deze duiker waarvan Van Mieris op pag. 784 het bestek geeft, was niet voor doorvaart bestemd, want hij was met twee verschillende sleutels door de hoogheemraadschappen afgesloten.

Daar Delft door deze regeling het nuttelooze van verdere pogingen begreep, zag het naar een ander middel uit dat het vond in eene klacht bij Karel V wegens den deerniswaardigen toestand na den hevigen brand op 3 Mei 1536. 1536 Karel V verleent uit Brussel ter verlichting daarvan in Juni en Juli aan Delft eenige gunsten en vrijheden w.o. het maken van eene nieuwe vaart van den Rijn naar de Schie, buitendien de toestemming om reeds tijdens den aanleg twee verlaten met eene kolk aan den Leidschendam te plaatsen ten behoeve van de bier- en korenschepen.

1539 Toen Delft reeds met het graven der vaart begonnen was, protesteerden Dordrecht, Haarlem, Leiden en Gouda, waarop de landvoogdes in naam van Karel V op 19 November gebiedt het werk te staken en voortaan geen andere wateren te gebruiken „dan alleenlijck diegeene die syluyden van oudts gewoonlyck syn ende plegen te sequenteeren." Ook het maken van een verlaat bleef achterwege.

1555 De graaf van Aremborg, als echtgenoot der vrouwe van Naaldwijk, bezitter van den overtocht, wil een verlaat plaatsen. Door lange procedures wegens tegenkanting van Dordrecht, Haarlem en Gouda blijft dit onbeslist.

1574 Daar de Spaansche soldaten den overtocht tijdens het beleg van Leiden vernield hadden, is Delft na het ontzet voornemens om met toestemming van den prins van Oranje het verkeer te herstellen middels een verlaat, ten behoeve van een goede verbinding met de ten noorden gelegen landstreek, daar Haarlem en Amsterdam nog Spaansch waren.

1575 Hoewel Dordrecht en Gouda zich hier aanvankelijk tegen verzetten, besluiten de staten van Holland op 7 Januari ter bevordering van de eendracht en het algemeen belang, dat het verlaat zal gemaakt worden, met de bepaling dat het „gestopt" moest worden zoodra Haarlem en Amsterdam Staatsch zouden zijn, opdat het verkeer aan den Leidschendam van gelijken omvang zou blijven als vóór 1572.

1577 Delft pacht op 7 Juni van de gravin van Aremborg voor duizend pond 's jaars het recht op den dam voor negen jaar.

1578 Nadat Haarlem en Amsterdam Staatsch waren geworden, besluiten de Staten van Holland op 30 April, dat ter voldoening aan Gouda's eisch en ter voorkoming van moeilijkheden het verlaat moet worden weggenomen en de dam in den ouden toestand gebracht. Hieraan wordt na den bepaalden termijn op 10 October uitvoering gegeven, waarbij de duiker met twee verschillende sloten werd afgesloten.

Tijdens het aanhangige proces krijgt Delft als pachter op 17 October de inwilliging op zijn verzoek aan de hoogheemraden van Delfland om 2 verlaten met eene kolk te maken ten behoeve van de schepen met bier en andere waren „als ook den reysenden man, tot meerder gerieff van den Lande, ende sonder quetsinge en bederffenisse van den scheepen ende schuyten daar deur souden mogen passeeren". De kolk werd bepaald op niet langer dan 20 en niet wijder dan 5 roeden, „maar wel minder" (1 Rijnl. roede is 3,767364 M.) terwijl behoudens bijzondere toestemming niet meer dan vier maal daags mocht worden geschut. Zie hiervoor de volledige bewoording bij van Mieris pag. 795. Rijnland gaat luidens besluit van 16 December met dezen aanleg accoord voor zoo ver het wederzijdsche waterloozing betreft, echter niet ten behoeve van doorschutting.

1579 Eene klacht deswege van de gravin van Aremborg en het teleurgestelde Delft wordt door het Hof van Holland op 7 Augustus afgewezen.

1580 Delft koopt luidens akte van 8 Juni van de gravin van Aremborg het recht op den Leidschendam. Het in 1575 toegestane en in 1578 gesloten verlaat was destijds niet volledig opgeruimd en thans door Delft voor schutting geschikt gemaakt, waarbij het zelfs de doorvaarthoogte vergrootte.

1589 Dordrecht, Haarlem en Gouda beklagen zich over dezen toestand bij de Staten van Holland op 13 Juli, zooals het luidt: „deur veranderinge van den duycker ende eenige overgeblevene reliquien van de colk ende verlaten" met verzoek om het geheele verlaat op te ruimen en den duiker in den toestand te brengen als voor den oorlog.

Hoewel deze twist werd gestild, breekt hij in 1617 opnieuw uit. Delft en Leiden wenschen zich echter de toegeëigende doorvaart niet nogmaals te laten ontnemen en krijgen zelfs toestemming der hoogheemraadschappen voor vernieuwing van den duiker en verandering der verlaten met behoud der bestaande afmeting.

1617 Het verslag van 10 Juli 1617 omtrent eene inspectie door de hoogheemraden van Delfland en Rijnland vermeldt dat de duiker wijd was tusschen de stijlen 11 voet 3 duim, diep uit den bodem tot onder den overlegger 9 vt. 7 d., en het verlaat op dezelfde plaatsen 11 vt. 7 d. en 12 vt. 2 d. Dordrecht, Haarlem en Gouda, die zich hier tegen kantten, zijn niettemin

bereid eene vriendschappelijke schikking te maken, met welk doel hunne gedeputeerden met die van Delft en Leiden op 29 Augustus te 's Gravenhage na wederzijdsche inwilliging een accoord maken. De duiker en het verlaat zouden op de bestaande (bovengenoemde) maat komen en de overtocht die tijdens het werk was doorgegraven en met eene schotdeur voorzien, zou bij het einde daarvan weer in den ouden toestand gebracht worden.

1618 Dordrecht, Haarlem en Gouda blijven de doorvaart ondanks deze regeling als een inbreuk op vroegere bepalingen beschouwen, zooveel te meer omdat Delft voornemens is eene nieuwe vaart naar den Leidschendam te graven, hetgeen in strijd zou zijn met het verbod van 1539. Zij dienen hierover op 13 Januari een request in bij het Hof van Holland; de procedure had echter geen voortgang daar zij twee maal werd opgeschorst. Hierdoor was er voorloopig vrede tot nieuwe moeilijkheden zich voordeden.

1636 Delft en Leiden krijgen octrooi van de Staten van Holland om langs de Vliet een trekvaart aan te leggen welke in 1637 gereed komt en waarbij s Gravenhage zich in 1638 met een veer aansluit.

1648 Aangezien de gesteldheid van den duiker niet voor alle trekschuiten de doorvaart toeliet, zoodat de passagiers in eene andere moesten overstappen, wendt Leiden zich tot Rijnland met verzoek in plaats van dezen hinderlijken duiker een tweede verlaat te mogen plaatsen. Dit wordt toegestaan in de acte van 20 Juni waarmede, zooals van Mieris zegt „de dam geopend was en geheel en al in een verlaat-duiker of kolk veranderd.”

Hiermede ben ik genaderd tot het jaar dat in den gedenksteen staat, waarbij intusschen blijkt dat er reeds te voren af en toe eene doorvaart is geweest ondanks dat, zooals het inschrift zegt, de naijver der andere belanghebbenden dit niet gedoogde. Na 1648 zijn er nog herhaaldelijk geschillen geweest over de hoogte en wijdte der verlaten, die nog gaande waren „op huden den 10 Juny 1767, zijnde den dag op denwelken ik dit schrijve.” Aldus zegt in deel II op pag. 833 Daniel van Alphen, die de stedebeschrijving voltooid na den dood van „den zeer vermaarden heere Frans van Mieris, die en een voortreffelijk schilder en een uitmuntend historieschrijver was” (24 Dec. 1689—22 Oct. 1763). Daar men ook in andere bronnen mededeelingen over den Leidschendam vindt, die echter door onvolledigheid en gebrek aan samenhang licht een onjuist beeld van de ware toedracht geven, heb ik gemeend zoo beknopt als mogelijk was, de hoofdpunten uit de verhandeling van v. Mieris te mogen vermelden. De beteekenis van dezen scheepvaartweg tusschen de voorname Zuid-Hollandsche steden, gaf mij aanleiding zijne merkwaardige geschiedenis niet achterwege te laten.

De wijdte van v. Yk's damlooper was dus op deze enge doorvaart berekend,

zoo zegt ook van Loon, 1820 pag. 71: „Om den Leidschendam naar 's-Gravenhage te kunnen doorvaren, bederft men in de provincie Vriesland vaartuigen, welke voor die stad nuttig zijn". Verder noemt hij soortgelijke hindernissen in andere deelen van het land, als nauwe sluizen en steenen boogbruggen, zooals te Harlingen waar men een schip van 68 voet niet wijder dan 14 vt. 8 d. kon maken en buitendien geen schip met staanden mast uit de zeehaven binnenslands kon komen, alsmede te Groningen en andere plaatsen waar de wer-ven van koffen en smakken veelal achter zulke sluizen gelegen waren en de halfvolttooide rompen soms zonder berghout met moeite naar buiten werden gebracht, om op eene ongelegen plaats te worden afgewerkt.

Onlangs zag ik een uit Friesland herkomstig model van eene smalle tjalk onder den naam sluizenkruiper betiteld, blijkbaar een schip welks wijde op nauwe sluizen was berekend. Men mag gevoeglijk aannemen, dat de gesteldheid der sluizen reeds zeer lang haren stempel op de gedaante onzer binnenschepen heeft gedrukt n.l. eene voordeelige laadruimte in verband tot de bouw- en afmetingen, waardoor verreweg het grootste deel zich kenmerkt door eene gelijke wijde over een groot deel der scheepslengte, een tot in de uiteinden breede bodem en rechtstandige zijden. Groenewegen geeft een damlooper als eene tjalk met spriettuig; wat den oorsprong van de benaming betreft, vermoed ik dat die eene onderscheiding was voor de grootste schepen die over de overtoomen konden worden gehaald — een klein soort smalschepen — terwijl zulks voor alle kleinere schuiten als niets bijzonders was aan te merken. Evenzeer was zij door de openstelling van den Leidschendam eene aanduiding voor grootere schepen die op de geringe wijde der verlaten waren gebouwd, welke noodzaak ophield te bestaan door den bouw der tegenwoordige schutsluis.

VLAAMSCH E PLEIT

De Vlaamsche pleit, thuisbehoorende op de Schelde en Zeeuwsche stroomen, wordt door Witsen beschreven als een binnenlandsvaarder die ook geschikt was om op zee te gaan; hij zegt daarvan op pag. 170 als volgt: „Doch de Vlaamsche Pleiten en Snauwen, schoon Binnelants-vaarders zijn, begeven zich dickmael, schoon maer drie eters voeren, over zee. 't Zijn schepen lang en plat, met luiken overdekt, daer een voetgang te weder-zijden nevens staet. Voeren smack zeils die gemeene overtreffen in de lengte." In de 2e uitgaaf noemt hij onder deze omschrijving nog eenige schepen, o. a. de tjalk, zooals ik in de inleiding tot dit hoofdstuk aanhaalde.

Men ontmoet den naam veelvuldig in de geschiedenis van den 80-jarigen oorlog, zooals in uittreksel 9 van 1576 en bij mijne vermelding op. pag. 96. Winschooten geeft de sobere mededeeling „een soort van een klein vaartuig.” De naam pleyte komt reeds voor in het „reglement” van het Zwin van 1252 (zei later bij Ever), ook Hagedorn vermeldt pag. 45 en 47 „ene pleyte” in 1451, een „pleiteschip” te Kampen voor Danzig bevracht in 1473 en een „coggenpleyte” in 1485, terwijl Walther Vogel, „Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt,” pag. 502 eveneens eenige vermeldingen uit dien tijd geeft. Le Comte zegt bij de afbeelding eener pleit dat deze schepen meestal op Engeland voeren en van 30 tot 60 last waren. De tuigage bestond uit een mast met opgelaste steng en een kleinere bezaansmast achter de roef. De zeilen waren het grootzeil met giek en langen rechten gaffel, bezaan, topzeil, bramzeil, stagfok, kluiffok, jager, breekfok en boven- en onderlijzeilen. Konijnenburg geeft de lengte als 23 à 27 M. bij ongeveer 5 M. breed, en 35 M. voor de grootere, met de mededeeling dat deze schepen, althans voor 12 jaren, nog in de vaart waren, echter onder een laag éénmasttuig. Een wel-ingelichte bejaarde schipper vertelde mij onlangs, dat de hedendaagsche in Vlaanderen thuisbehoorende pleiten slechts kleine schepen zijn.

BRABANTSCH BEURTSCHIP OF GAFFELAAR

Le Comte beeldt dit schip af als eene groote tjalk met gaffeltuig en een kleine mast in de statie, zij bevoeren de Zeeuwsche en Brabantsche wateren als vracht- en beurtschepen en waren van 30 tot 50 lasten.

ZUID HOLLANDSCH GAFFELSCHIP

Van Loon, 1838 pag. 113, beschrijft dit vaartuig als een groote zwaarbetimmerde hektjalk van ongeveer 20 M. lang, maar veel kostbaarder bewerkt dan een Friesche, bevalliger van gedaante en met fraaie zeeg. Aan de groentemarkt te Amsterdam ligt sedert jaren een zeer groote hektjalk van bijzonder fraaien vorm die uit het zuiden herkomstig is, zoodat ik het voor mogelijk houd, dat dit een vaartuig is zooals door van Loon bedoeld, en afgebeeld door Groenewegen als een „gaffelschip”, hetwelk een groote tjalk met staand gaffeltuig is.

Konijnenburg beschrijft de Zuid Hollandsche schuit als een vaartuig van het tjalkmodel dat dicht aan de poon nabij komt, voornamelijk door den

buikigen vorm, evenals van Loon van het gaffelschip zegt, dat het wijd in de uiteinden is, waardoor eene sterke boegbuiging ontstaat.

KRAAK

Dit scheepje, dat den naam gemeen heeft met de oude Spaansche en Portugeesche groote zeeschepen, was eene kleine smalle tjalk van rechte strook, zonder statie en soms met een verheven achterdek. Zij waren van 40 tot 50 ton en bevoeren in hoofdzaak de wateren van Rotterdam en Dordrecht tot aan de Zaan. Aldus is de beschrijving bij le Comte bij de afbeelding eener kraak met bezaan; Groenewegen geeft haar met een sprietzeil. Konijnenburg zegt, dat men als soortgelijk vaartuig ook de gladboordige ijer moet beschouwen, welke te onderscheiden is van de oude overboordige turf-ijer.

In de Handvesten van Amsterdam leest men veel van kraken en ijers, laatstgenoemde was voornamelijk een scheepje in vaste vaart tusschen Amsterdam en Gouda, zooals men uitvoerig leest in het desbetreffende reglement van 1681 en 1689 in deel III pag. 1553 omtrent schippers van ijers, of ijdele haringen; laatstgenoemde naam komt ook reeds voor in 1667 (pag. 1552). Het Goudsche veer was aan den N. Z. Voorburgwal bij de Jonge Roelofssteeg, alwaar het in 1605 van het Rokin was overgeplaatst, omdat de groote schuiten daar te veel plaats innamen (Handv. III pag. 1550). Hier lagen de jaagschuiten en de grootere schepen, de ijers, zooals Wagenaar, II pag. 499 beschrijft in overeenstemming met het levendige beeld van dit gedeelte van den N. Z. Voorburgwal op de groote prent van de Leth, waar de jaagschuiten bij de brug der tegenwoordige Paleisstraat liggen en de ijers iets zuidelijker. Hierbij zij opgemerkt, dat het trekveer in 1658 was opgericht bij de voltooiing der nieuwe trekvaart loopende van de Drecht naar de Gouwsluis.

In deel IV pag. 77 der Handvesten leest men in het reglement van 1749 van het Kleine Binnelandsvaardersgilde, dat de overliden uit twee kraakschippers en bij beurten uit schippers van andere veeren bestonden, waaronder het Goudsche ijerkever.

FRIESCHE PRAAM

Hoewel dit schip eene praam wordt genoemd, is het in werkelijkheid eene kleine Friesche hektjalk zooals Groenewegen en le Comte haar afbeelden met een bezaan. Laatstgenoemde zegt, dat zij zich onderscheidt door eene

meer rechte strook en losse zetborden, wat echter bij gewone tjalken ook wel voorkwam. De Friesche praam is nog in de vaart, het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum bezit daarvan een goed model.

* * *

Van het vele dat over tjalken te zeggen valt, geloof ik nu althans iets te hebben medegedeeld; wie een diepere studie daarvan wil maken, neme Konijnenburg als handleiding en leze de beschrijvingen bij le Comte en van Loon, in aansluiting tot de overige lectuur, de modellen en de afbeeldingen.

Ik ga nu over tot mijne mededeelingen der bij dit hoofdstuk gereproduceerde modellen.

HEKTJALK

Plaat 20

Deze naam is ontleend aan den vorm van het opboeisel bij het roer, waar het van weerszijden van boven aaneensluit en aan den onderkant bevestigd is tegen een op den steven rustend hekbalkje, aldus het driehoekige hennegat vormend, waardoor de helmstok binnenboord komt.

Het model draagt in het snijwerk van dit hekbalkje het jaartal 1714, welk soort dateeringen voor ons meestal de waarde heeft van eene betrekking tot een zeker tijdvak zonder aanwijzing tot een bepaald geval; het kan verband houden met de vervaardiging van het model of met eenige gebeurtenis uit het leven van een schipper of scheepstimmerman, of wel uit het bestaan van het schip. Het belangrijkste is wel de gedaante van den romp die de fraaie lijnen en ronding heeft zooals wij die ongewijzigd waarnemen bij eenige nog bestaande houten tjalken. Opvallend is het gladde opboeisel, daar wij uit beschrijvingen en afbeeldingen weten, dat dit uit berghouten en smalle vullingen bestond, zoodat een schip behalve het gewone berghout er in het boeisel nog een of twee had; het onderste was het zwaarste, het bovenste het lichtste en het middelste tusschenliggend. Men zie hiervoor de modellen op pl. 21 en 22. Schepen van dit soort met slechts één berghout waren vermoedelijk eene uitzondering; één of twee komen voor op een schilderstuk van het Groot en Klein Binnenlandsvaardersgild (Stedel. Mus. Amsterdam). Dit bestaat uit 8 schilderijtjes van veerschenen uit verschillende jaren tusschen 1715 en 1774, waarbij een van deze met een glad boeisel, dat van Gerritsz. Molenaar is, kaagschipper op Texel, anno 1751. Of deze bijzonderheid aanleiding geeft om dit model als eene kaag te beschouwen

of welke andere benaming het meest van toepassing kan geweest zijn, wil ik in 't midden laten, om welke reden ik als soortnaam het woord hek-tjalk heb gebruikt.

De lengte over steven is 85 en de breedte op den buitenkant van de huid 28 c.M. zoodat de verhouding van 3 tegen 1 grooter is dan de in de inleiding van dit hoofdstuk aan Witsen en van Yk ontleende maten. Het stelt vermoedelijk een veerschip der Zuiderzee voor, waarbij ik voor het tuig met den korten mast en sprietzeil naar pag. 57—63 der Inleiding verwijs. Op het roer prijkt een vrouwenhoofd met bloemenkrans om het haar en ziet men den achterkant van het hakkebord, het hekwerk of statie is aan de zij-kanten met een dolfijn beschilderd; verder ziet men het braadspit aan den achterkant van de roef voor het opzetten van den spriet, alsmede eenige wrijfhouten. Ik heb het model uit zeer vervallen toestand gerestaureerd; behalve het tuig, waarvan enkel de mast aanwezig was, behoefde er niet noemenswaardig vernieuwd te worden, daar alle losse deelen voorhanden waren.

KAAG

Plaat 21

Het hier afgebeelde behoort tot de verzameling van eenige modellen van binnenscheepen welke de heer E. van Konijnenburg aan de Technische Hoogeschool te Delft heeft geschonken. In aansluiting tot wat ik over de kaag reeds mededeelde op pag. 52 en 53 der Inleiding, komt het mij voor, dat het model eene kaag kan zijn van het soort der Zuiderzeetjalken die als lichters dienden en in het Amsterdamsche scheepvaartbedrijf eene voorname plaats innamen, zooals men veelvuldig vindt vermeld o.a. in de door Dr. Joh. C. Breen uitgegeven „Rechtsbronnen van Amsterdam," waar in de omstreeks 1412 geformuleerde bepalingen van het Amsterdamsche waterrecht „lichtscepen" worden genoemd, die in het Marsdiep en Vlie de lading uit zeescheepen overnamen. Uit het begin der 17e eeuw kennen wij van Porcellis een toenmalig „wijdtschip ofte lichter, groot omtrent 30 last." De ordonnantie van 1677 voor de beurtschippers van Groningen op Amsterdam, Hamburg en Bremen, schrijft voor: „een goet schip, kage ofte smalschip," en in hetzelfde artikel der „Handvesten" waaruit uittreksel 17 van 1673 is genomen, is sprake van „kaagscheepen, die 's winters geen see kunnen bouwen, of sware stormen uytstaan."

De kaag behoorde niet enkel op de Zuiderzee thuis, maar evenzeer op de Maas, zoo luidt artikel 1 van de ordonnantie van 18 Juni 1657 op het veer tusschen Rotterdam en Dordrecht: „In den eersten zal het voorsz. Veer be-

varen werden bij Schippers van weder zijde gelijk getal, hebbende bequame styve kromsteve Schuyten, ofte kagen met Gangboorden, lang ten minsten in de Kiel 28 voeten, wel meer maar niet minder, wel gesloten met Yzerwerk, ende voorzien met sufficante Zeylen, Want, Anker, en Touwen: Mitsgaders twee Riemen" (Keuren van Rotterdam).

Van Yk, pag. 320 geeft uitvoerige mededeeling over het meten en iken van diverse schepen, waarbij het extract uit eene resolutie van 5 Mei 1672 welke handelt over „vierkante kaagen naar de hedendaagze manier gemaakt" van te Rotterdam wonende schippers „varende met kaagschuiten." Zijne toelichting als „steilder van stevens en vierkanter van kimmen" zullen wij moeten begrijpen als gebouwd naar het model der smalschepen, zoodat zij sedert niet veel van deze zullen verschild hebben.

Daar de kagen vooral dienst deden als lichters voor de Texelsche reede, zoo is het door van Loon's beschrijving van zoo'n vaartuig, dat ik het voor mogelijk houd dat het zoozeer daarmee overeenkomende hier gereproduceerde model eene kaag zou kunnen voorstellen; hij zegt daarvan, 1820 pag. 8: „De Zwolsche kaag, of anders genaamd de Texelsche ligter, is een ongewoon wijd en hol schip, op eenen breed uitgevloerden bodem opgetrokken, opdat het in ééns eene groote hoeveelheid koopwaren van de Texelsche reede naar Amsterdam kan overbrengen, zonder door te diep te gaan op het Pampus, of voor de uitlossing binnen de stad onbekwaam te zijn. De ongemeen sterke betimmering met een dubbelde laag van zware barkhouten strekt voor hetzelfde, om op de diepe buitenreede aan boord van den oceaanvaarder, alwaar bij harden wind hooge golven gaan, voor lekstooten of verbrijzeld te worden, beveiligd te zijn. De aanmerkelijke hoogte, welke men aan derzelver voor- en achtereinden opmerkt moet de mogelijke overwateringen gedurende de overneming der kostbare lading verhoeden: de korte en zware mast torscht op een hechte wijze den hoogen zeilspriet, aan welke de takels ter overhijsching van goederen bestendig en geschikt gereed hangen: het zeil tegen den mast gaar gereven geeft ruimte boven de luiken en helpt losgelaten, het vaartuig als in één oogenblik onder zeil." Le Comte geeft afbeelding en beschrijving van eene zelfde soort kaag, van 80 à 100 ton alsmede van een „gaffelkaag, gaffelschip of lichter", een dergelijk schip met staand gaffeltuig, varende op vracht of als lichter dienende. Van wat ons nu bekend is van tjalken, kagen en Zuid-Holl. gaffelschepen, mogen wij de kaag als een Hollandsch tjalktype beschouwen.

Men lette op de oudtijds gebruikelijke ronde luiken en het bij tjalken, evenals op plaat 20 en 28 veel voorkomend haakvormig einde van den boegspriet; zonder hier nader van te weten is mijn indruk dat dit tot strekking

heeft om een puntig of hoekig uiteinde te omkomen voor geval van averij. In de ordonnantie van 1634 der Amsterdamsche haven leest men in de „Handvesten” II pag. 752, dat geene schepen met uitgestoken boegspriet en voor de boeg hangende ankers binnen de palen mochten komen. Het model heeft een mooi hakkebord met zware lofwerk-omranding en eene schildering in het middenvak van de geschiedenis van Abraham die bereid is zijnen zoon Isaac te offeren, met daaronder gesneden de plaats in den Bijbel: Genesis 22 Cap. Aan den achterkant is eene poort met twee zijtorens, vermoedelijk het wapen van de plaats waar het schip thuisbehoorde; mogelijk is het bedoeld als dat van Gorkum, hoewel het eveneens dicht nabij komt aan Elburg. Daarbij staat ook het jaartal 1763 en de initialen F. K. H. Het model is lang 135, wijd 42 en hol 21 c.M., waarbij ik opmerk dat de voorsteven bovenmatig zwaar is.

SMAK

Plaat 22

Het hier afgebeelde model, hetwelk op een borstbalkje het jaartal 1676 draagt, stelt vermoedelijk een smak voor; het is herkomstig uit N. Holland en behoorde voor het aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum kwam, aan den heer C. G. 't Hooft, die bij de restauratie het tuig behoorlijk met een spriet heeft voorzien, waarvoor de korte mast en het in de roef ingelaten braadspit de aanwijzing gaven. De vorm is zeer buikig en misschien niet in alle verhoudingen betrouwbaar, althans is het duidelijk dat de steven veel te zwaar is, want als men die op schaal ging vergrooten, zou hij van ongemeene afmeting worden. Het schip is lang 154, wijd 52 en hol 22 c.M. De band met rood, wit en blauwe driehoekjes langs het boord, is aangebracht over eene soortgelijke oudere beschildering; de versiering der zwaarden is oorspronkelijk, het betreft hier eene verfraaiing die in werkelijkheid bij zulk soort schepen niet voorkwam, wel was dit het geval bij jachten.

Omstreeks denzelfden tijd dat Velius zijne mededeeling over den bouw van smakken en boeijers neerschreef (zie inl. tot dit hoofdst.) vinden wij ook eene menigte smakken vermeld in de vloot van prins Maurits langs de kust van Vlaanderen (pag. 97); eene oudere vermelding komt voor in de „Beschrijving van Brielle” in hetzelfde stuk waaruit het uittreksel 1 van 1527 is ontleend, op welke plaats smakken van boven en beneden de 32 last worden genoemd.

Waar deze benaming nog in de 18e en een deel der 19e eeuw in gebruik was, zoo is het vreemd dat men haar slechts terloops bij Witsen aantreft,

daar de smak die evenals de boejer tot het Buitenlandsvaarders-gilde behoorde, toch vermeldenswaard was geweest; ik heb haar niet anders dan indirect kunnen vinden, als pag. 175: „groote jachten worden hier te lande mede gemaect smackschips-gewijs” en als smakkarveel in de 2e uitg. pag. 187 met betrekking tot in het midden der 16e eeuw ten oorlog uitgeruste schepen (zie Zeinschip in mijne Inl.)

De 18e eeuwse smakken kennen wij nauwkeurig door van der Laan, van der Meulen en Groenewegen als groote zeegaande hektjalken, zwaarder van bouw en tuigage dan een gewoone binnenlandsvarende. Sedert de tuigverandering in den loop der 17e eeuw was het grootzeil steeds een staand gaffeltuig aan een mast met opgelaste steng, die buitendien eene breefok met topzeil en soms een bramzeil voerde, verder was er een kleine bezaansmast in een doft binnen het hekwerk en een jaaghout aan den boegspriet. Evenzoo beeldt le Comte (1831) eene smak af, waarbij hij mededeelt dat deze vaartuigen, tot de zeeschepen behoorende, van 70 tot 140 tonnen laadden en reizen ondernamen naar Lissabon, Frankrijk, Engeland en de Oostzee. Ook waren zij geschikt als waddenvaarders om binnen de eilanden naar het noordelijk deel van Friesland, Groningen en Oost-Friesland te komen, waarop de mededeeling van eenen diepgang van 6 à 6½ voet betrekking heeft in uittreksel 17 van 1673. Le Comte zegt dat de meeste zwaarden voerden, terwijl degene, die zulks niet hadden, van kimkielen waren voorzien. Het is mogelijk dat Witsen slechts weinig over de smak spreekt, omdat hij daarvoor meent te kunnen volstaan door de algemeene mededeelingen over wijdschepen, alsmede betreffende de boeijers die niet veel van de smakken kunnen hebben verschild. Winschooten zegt: „smak, een vaartuig als een boejer,” en „boejer, komt in veele deelen met een smak overeen.” Over de geschiedenis van den boejer is veel bekend en geschreven, o.a. leest men daarover bij Hagedorn met betrekking tot de 15e en 16e eeuw; uit de geschiedenis van den tachtigjarigen oorlog kennen wij deze schepen uit vele vermeldingen waarvan ik er reeds eenige noemde. Zoo zegt Velius, Hoorn 1604 pag. 173, dat bij een gevecht op de Zuiderzee in 1573 het admiraalschip van Sonoy „een stijve welbezeylde boeyer” was. De 17e eeuwse boeijers waren in de Amsterdamsche haven bekende schepen in geregelde vaart op Frankrijk en Engeland, waarvan wij het uiterlijk nauwkeurig kennen van etsen door Zeeman: een dergelijk vaartuig als het hier op pl. 22 afgebeelde, maar met een gaffeltuig, alsmede uit zijne gezichten van de Ro-waensche kaay en den Haringpakkerstoren.

De boejer was blijkbaar reeds in het midden der 17e eeuw een verouderd model, waarvoor men zoekende was, dit door een beter te vervangen. Luidens

„Handvesten,” III pag. 1226 werd in 1642 eene bepaling gemaakt dat deze schepen niet grooter mochten zijn dan lang 80, wijd 20 en hol 9 $\frac{1}{2}$ voet; Witsen geeft uitvoerig het certer van een boejer „na de allernieuwste wijze” van 86 voet, en zegt op pag. 164 dat er veel gaande was over het inzicht hoe hij behoorde gebouwd te worden. Winschooten zegt „een boejer is een See-knoejer, dat is niet bequaam om op See te gebruiken: maar seer goed op de Rivieren, van weegen haar platte kiel, of boodem, en seer hooge mast met zijn topseil,” hetgeen Witsen ook doet uitkomen, zeggende „hij moet door zee, rivier, en water dat droog loopt.” Hij maakt zijne opmerkingen over het bij zulke groote schepen te zware gaffelzeil en beveelt aan om „boots met drie masten” te bouwen, die in elk opzicht practischer en handelbaarder waren, het waren een soort kleine fluitschepen (pag. 162). Blijkbaar hebben de boeijers het daarna niet lang meer uitgehouden, al bleven de soortgelijke smakken voor de kustvaart in gebruik, gelijk er thans ook nog zeetjalken bestaan. In de ordonnantie van 11 Nov. 1773 op de beurtvaart van Rotterdam op Rouaan en St. Valery luidt artikel 4: „In dese Beurten zullen geene andere Scheepen werden geadmitteert, dan met eene Mast, en Gaffeltuig voerende, zijnde Galjoot, Kof, Smak of Wyt Scheepen” (Keuren van Rotterdam). In de 18e en een deel der 19e eeuw bestonden de kleine zeeschepen voornamelijk uit hoekers, koffen en galjoten, alle in verschillende grootte en naar gelang met ander tuig.

OVERIJSSSELSCH E TJALK

Plaat 23

Dit aardige model hetwelk toebehoort aan den heer J. Verheul Dzn. te Rotterdam, is herkomstig uit Steenwijk; het is 1720 gedateerd en mag gelden als een Overijsselsche tjalk waarin blijkbaar eenig kenmerk van oudere plaatselijke bouwwijze bewaard is gebleven. Uit Witsen weten wij het bestaan oudtijds van Overijsselsche potten en pujen, alsmede het ijzeren varken, wat ik reeds op pag. 48 en 50 vermeldde, het voor mogelijk houdende, dat in dit model nog iets leeft van het type van een 17e eeuwsch potschip zooals wij dat door Porcellis kennen. Dit scheepje is aan de uiteinden tamelijk scherp, hetgeen Konijnenburg als eigenschap der oude Overijsselsche modellen noemt, wat ook waar te nemen is bij het „Isere vareken” van Zeeman, welk schip echter geen hekwerk heeft.

In „Een Kamper Handelshuis te Lissabon (1572—1594)”, door Mr. J. Nanninga Uitterdijk, archivaris te Kampen, 1904 pag. 216, is sprake van een „podtschip” in een brief van 1579.

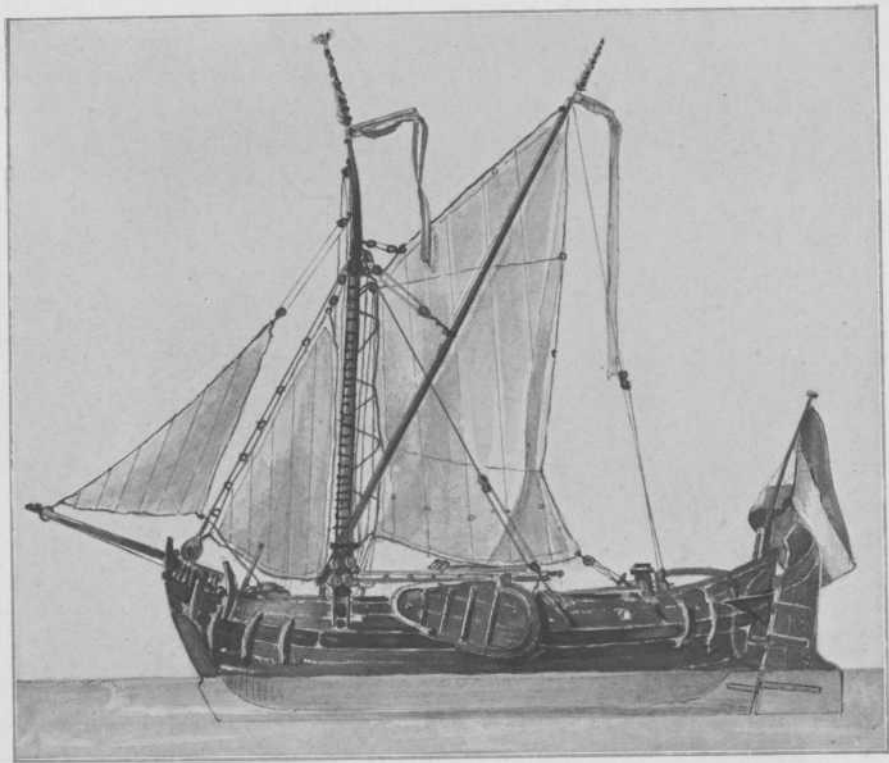
De lezer zal wel bemerken dat de plaat tegenover deze bladzijde ditzelfde model is, in welke kleurenteekening de heer Verheul het oude karakter van dit eenvoudige scheepje treffelijk heeft weergegeven; model en tuigage zijn in ouden staat, het meet over steven 105 cM.

LEMMER VEERSCHIP

Plaat 24

De veerschenen, die in het laatst der 18e, en de eerste helft der 19e eeuw het geregelde verkeer tusschen Amsterdam en Friesland onderhielden, waren voornamelijk op een snelle overtocht gebouwd. Hierover vindt men vele wetenswaardigheden in de boekjes van v. Loon. Het waren lang geen zuivere tjalken, want vooral de latere weken door hunne bijzondere bouwwijze daar te veel van af. In „Burgerl. Scheepsbouw" doet hij uitvoerige mededeeling over het Lemmer veer dat dagelijks met 4 schepen werd bevaren, die in- en uitwendig in eene „deftige orde" werden onderhouden; als maat van een dezer geeft hij lang 21,508 el, wijd binnen de huid 5.66 el, en diep van onder de kiel tot aan het dek 2,688 el. Naar zijn ontwerp werden er twee gebouwd, te Zwolle en te Lemmer, die aan weerbaarheid, bezeildheid en bestemming goed voldeden. Behalve het gepiekte achterschip was de wijde loeflijn kenmerkend, die aan het voorschip eene groote breedte en ronding gaf, hetgeen duidelijk, zelfs opvallend uit dit model spreekt; de mast stond achterlijker dan bij gewone tjalken, op $\frac{7}{20}$ en het zwaard was aangebracht op $\frac{2}{5}$. In zijn „Nederl. Scheepsbouw" van 1820, doet hij op pag. 23 mededeeling over een zeer snel veerschip dat omstreeks 1800 te Woudsend was gebouwd. Dit was geschied op mondelinge bestelling van den schipper, wel een bewijs dat men in goed vertrouwen begreep hoe een volmaakt schip moest uitvallen. Het was 70 vt. lang en 16 vt. wijd, het laveerde van de Lemmer recht in den wind in 12 uren naar Amsterdam, tegen een ander veerschip 18 en een gewone tjalk 24 uren. Verder noemt hij snelle schepen in de veeren van Harlingen, Workum en Sloten.

Ons model is dus blijkbaar van het door van Loon aangegeven nieuwere meer volmaakte type, hetgeen uitkomt met het jaartal 1839 achterop den helmstok. Voor de passagiers was er eene ruime kajuit met paviljoendek en groote ramen achteruit. Bij het model staan in de omlijsting dezer ramen twee wapens, het eene is van Amsterdam, het andere is niet te herkennen, zoodat het niet uit te maken is of dit model bedoeld is als een speciaal Lemmersch veerschip of van eenige andere Friesche plaats. Van Loon wijdt in



Aquarel door J. Verheul Dzn.

Overijsselsche Tjalk, begin der 18^e eeuw

zijne bespreking over deze schepen uitvoerig uit over de nadeelen van den opgelasten topmast en zwaren gaffel en zegt dat de Harlinger veerschen reeds tot den bezaan zijn overgegaan. De Lemmer en meerdere andere Friesche veeren waren aan het Damrak tusschen de Papenbrug en den Dam. Het model is lang 94, wijd 30 en hol 13 c.M.; hoewel vervaardigd uit een blok is het zuiver van vorm en goed bewerkt. Het grootzeil, waaraan de mastbanden nog ontbreken, is het eenigste wat bijgemaakt is.

BLOKZIJLER JACHT

Plaat 25

Evenmin als men het voorgaande Lemmer veerschip als een echte tjalk mag rekenen, zoo is zulks eveneens het geval met dit scheepje welks gedaante en benaming herinneren aan het oude kenmerk en de beteekenis van het woord jacht waarover ik met betrekking tot dit model reeds sprak in de inleiding tot hoofdstuk I, zie pag. 77 en 79.

Van Loon bespreekt het Blokzijler jacht in zijne beide werkjes, destijds behoorden er daar ongeveer 80 thuis die voor eigen koophandel van den schipper dienden. Zij bevoeren het geheele land en brachten ook Friesche aardappelen naar Amsterdam, zij waren alle van denzelfden vorm en niet langer dan 48 voet. Dit model is van zeer zuiver maaksel, het heeft ronde luiken, een aan 't einde van het ruim ingelaten roefje en een stuurkuip in het dek. De scheepjes waren goed onderhouden, zooals van Loon getuigt en ik mij dit herinner van een aantal dat in het einde der 19e eeuw gedurende den winter in de Heerengracht bij de Brouwersgracht lag; sommige waren geharpuist en leken meer op een boejer dan op een tjalk. De schippers handelden veelal in vloermatten, het product eener eeuwen-oude Blokzijsche industrie, waarmede zij op een handkar de stad introkken. Het model is lang 117, wijd 37, hol 16 c.M.

TJALK

Plaat 26

Het hier afgebeelde model van eene tjalk uit de 2e helft der 19e eeuw kenmerkt zich van de oudere vormen, als de hektjalk op pl. 20 en de veronderstelde kaag op pl. 21, door eenige andere gedaante en wijziging in tuig en onderdeelen. Het schip heeft geene statie en is van het soort die men reeds

in zeer ouden tijd draai-over-boord noemde hetgeen bij de tjalken voornamelijk bij de Groninger het geval was, in onderscheid tot de Friesche die hekschepen waren. Voor draai-over-boord zie uittreksel 14 van 1632, Witsen pag. 164, en le Comte: Schepen en Vaartuigen pag. 17. In onzen tijd is het hekwerk steeds meer in onbruik geraakt en heeft met den ijzeren bouw geheel opgehouden; men treft het thans slechts aan bij enkele houten schepen die nog in de vaart zijn en bij nog oudere waaronder zeer fraaie die hier en daar als enkele romp voor opslag van brandstoffen dienst doen. Reeds tijdens den houten bouw en daarna met den ijzeren, zijn vele variaties bij de tjalken ontstaan, hoofdzakelijk met betrekking tot uiteenlopende gedaante en afmeting, alsmede kleinere verhouding tusschen breedte en lengte; dikwijls hebben deze langere schepen een verhoogd achterschip met z.g. paviljoendek waarover de helmstok draait. Eene opsomming van alle tjalken met hunne bijzondere kenmerken zou zeer uitvoerig en droog van stof worden; niettemin blijft zij een van onze merkwaardigste schepen dat telkens opnieuw de aandacht vraagt. Het model is zeer fraai op schaal en accuraat in de afwerking, als een klein onderdeel wijs ik op de draaiende hanepooten die door van Loon in 1825 werden uitgevonden en nuttig zijn bij achterlijken wind (zei Burgerl. Scheepsb. pag. 82). Het model is lang 95, wijd $27\frac{1}{2}$ en hol 14 cM.

PAVILJOENPOON

Plaat 27

Van Loon noemt de poon het sieraad der Zeeuwsche en Z.-Hollandsche stroomen, welk schip het beste te beschouwen is als een bijzonder soort tjalk in deze provinciën. Het waren zware schepen, hecht van constructie en vast op het water, de middelmatige grootte was 14 el over steven, wijd binnen de huid 4,20 el en diep van onder den bodem tot op den watergang 1.80 el. Zij hadden een vlotte gang en waren bijzonder weerbaar bij harden wind en sterken stroomgang. Bij sommige was de bodem zeer wijd, waardoor het schip daar breeder was dan op het berghout, welke eigenschap ik wel eens bij een poonmodel opmerkte. Andere waren smaller van bodem en daardoor ronder in de kimmen met de grootste breedte op het berghout zooals bij dit model het geval is. De volledige kennis omtrent bouwwijze en gebruik vindt men bij Le Comte en van Loon; er bestonden paviljoenpoonen, draai-overboords en statiepoonen. Van deze laatste is een zeer fraai groot model in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam. Het hier gereproduceerde is een paviljoenpoon, zoo genoemd naar de ruime kajuit met het

verhoogde dek; zulke werden gebruikt om passagiers te varen terwijl de andere als vracht- en marktschuit dienst deden. Artikel 8 van de ordonnantie van 28 Dec. 1816 op het beurtveer tusschen Rotterdam en Vlissingen, schrijft voor dat de schepen moeten voorzien zijn van „een goed pavelioen, vooronder en roef, waarin de passagiers behoorlijke gemakken vinden" (Keuren van Rotterdam).

Ons model zal omstreeks honderd jaar oud zijn, achter op het berghout staat de naam „De jonge Lodewijk," de stevenmaat is 108, de wijde 38 en de holte 19 cM. Mast, rondhout en blokken zijn bijgemaakt daar de oorspronkelijke niet meer aanwezig waren toen het model in mijn bezit kwam, de zeilen zijn de oude.

Poonen hadden steeds een vaste mast, aanvankelijk voerden zij een hoog-noktuig, soms een gaffeltuig (v. Loon 1838 pag. 144), gingen echter reeds vroeg tot den bezaan over.

Zooals van Loon zegt, stond de mast op deze korte schepen zeer voorlijk om aan de lading meer ruimte te geven; hierdoor werd de fok zeer smal zooals dat te zien is bij het model waar de mast op 4/15 staat inplaats van op de gebruikelijke 6/20 of 1/3. Vele teekenaars hadden een open oog voor de fraaie lijnen van de poon, waarvan het groot aantal afbeeldingen van dit schip getuigt, dat schoon was in zijn eenvoud en geen andere opsiering noodig had dan een aardig gesneden roerkop.

Aanvankelijk hadden alle een vaste mast, later kwamen strijkende masten in gebruik bij schepen op wier vaarwaters dat noodzakelijk was; ook werden de poonen in het laatst der 19e eeuw langer, met kleinere breedteverhouding en gestrekter van vorm gebouwd van welke gedaante de weinige zijn die nu nog varen. Tot voor 10 jaren kwam een oude poon van het korte model, geheel als hier op de afbeelding, geregeld naar Amsterdam waar zij ligplaats had bij de Noordermarkt; de bejaarde schipper hield het schip geheel in ouden staat, zonder staaldraad of andere nieuwigheden.

Met de vele mooie houten schepen die wij met leede oogen hebben zien verdwijnen is ook de poon als een der fraaiste daarvan, heengegaan. Wij mogen ons echter verheugen in het bezit van eenige mooie modellen in onze musea, bij de Vereeniging „Schuttevaer" te Amsterdam en als erfstuk bij eene familie te IJsselmonde.

POON

Plaat 28

De hier afgebeelde is een poon zonder paviljoen, een z.g. draai-overboord. Hoewel ook hier de grootste breedte op het berghout is, is de bodem tot

in de uiteinden zeer breed waar hij plat naar de stevens is opgelicht waardoor het schip vierkant in de boegen is. Opvallend is de sterk gebogen steven met den binnenwaarts wijzenden neus, op welk laatste kenmerk men steeds een poon kan aanwijzen. Ook heeft dit model een sterke zeeg, vooral in het berghout; het is geheel in ouden staat, de afmetingen zijn: lang 110, wijd 43, hol 17 c.M. Het draagt den naam „Hoogvliet welvaren", zoodat wij mogen aannemen, dat het oorspronkelijke schip in dit plaatsje aan de Oude Maas, op IJsselmonde thuisbehoorde.

OTTERSCHIP

Plaat 29

Vermoedelijk stelt dit model een otter voor, welk schip Konijnenburg beschrijft als eene kleine pleit.

Over vroegere en hedendaagsche Vlaamsche pleiten deed ik reeds mededeeling bij de inleiding tot dit hoofdstuk; de oude schipper die mij daarover inlichtte vertelde mij ook dat thans langs den Brabantschen wal nog otters bestaan. Afgaande op zijne uitlegging en op de gegevens van Konijnenburg is het derhalve mogelijk dat wij dit model als een zoodanig schip mogen beschouwen. Daar de reproductie alle deelen van den romp en het tuig duidelijk laat zien, kan ik de beschrijving daarover achterwege laten. Het model is lang 165, wijd 42, hol 19 c.M. en met veel vaardigheid uit een blok gemaakt, met goede bewerking van alle onderdeelen.