

26/865.

NEDERLANDSCHE JACHTEN, BINNENSCHEPEN VISSCHERSVAARTUIGEN

EN DAARMEE VERWANTE KLEINE

ZEESCHEPEN 1650—1900

DOOR

G. C. E. CRONE

MET 85 AFBEELDINGEN

OP 77 PLATEN VAN SCHEEPSMODELLEN, SCHEPEN
EN SCHEEPSVERSIERING

MET EENE VERKORTE VERTALING IN HET ENGELSCH



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471  AMSTERDAM

1926

HOOFDSTUK IV

BINNENSCHEPEN VAN VERSCHILLENDE GEDAANTE

INLEIDING

IN dit hoofdstuk zullen een twaalfstal schepen besproken worden van zeer uitéénlopend soort en uit verschillende tijdperken. Verscheidene daarvan bestaan sedert lang niet meer, terwijl andere nog in ouden of in gewijzigden vorm in de vaart zijn; meerendeels behooren zij tot groepen van gelijksoortige schepen waarin wederom vele variaties voorkomen. Modellen van deze doorgaans eenvoudige binnenvaarders zijn zeer schaarsch en degene die wij daarvan kennen zijn van het meest voorkomende type eener groep. Bij het hoofdstuk der jachten meende ik uitvoerig te moeten zijn met betrekking tot de ontwikkeling der scheepsvormen en de geschiedkundige beteekenis, alsmede omdat daaromtrent nog maar weinig geschreven is, en ook bij het derde hoofdstuk had ik aanleiding om over den oorsprong en oude soorten van tjalken in bijzonderheden te treden, aangezien de tjalk als het voornaamste en meest bekende van onze binnenschepen mag aangekend worden, waaromtrent de wetenswaardigheden niet onopgemerkt mochten blijven.

De geheele scheepsbouw en alles wat daarmee in verband staat is een belangwekkend onderwerp, waarin elk onderdeel naar waarde eene plaats inneemt. Er is echter een groot verschil tusschen de beteekenis der galei, van een O.-L. vaarder van Houtman's eerste reis of van Hudson's „Halve Maen" wier nazaten als slagkruisers en mailstoomers de oceanen bevaren, en de beteekenis van een turfpraam of groenteschuit waaraan nooit hoogere eischen werden gesteld in hun nuttig bedrijf, zooals zij dit reeds voor honderden jaren gewoon waren te doen.

Schepen van dit soort hebben echter ook hunne eigen geschiedenis die in vele gevallen zeer merkwaardig is. Veelal zijn zulke kleine binnenvaarders sedert eeuwen onveranderd gebleven, gebouwd naar plaatselijke wijze voor bepaalde wateren en bestemming. Hierdoor staan hunne gedaante en inrich-

ting in vele gevallen nog dicht tot oorsprongsvormen en hebben zij andere, meer belangrijke oude schepen reeds lang overleefd.

Aan elk der hier gereproduceerde modellen laat zich eene bespreking vastknoopen omtrent oorsprong, gedaanteverwisseling, variaties, economisch gebruik, gesteldheid van waterwegen, enz. waarbij mijn bestek mij echter niet toelaat om deze punten zoodanig te behandelen als ik in vorige hoofdstukken bij bepaalde gevallen meende daarop gewicht te moeten leggen. Ik zal mij dus bij deze 12 modellen bepalen tot het voornaamste wat ik daarvoor noodig acht.

BEWAPENDE BOEJER

Plaat 30

Hier zien wij een der drie modellen in de Groote Kerk te Haarlem. Het stelt een bewapend klein zeeschip voor, vermoedelijk van ruim het midden der 1e helft van de 17e eeuw. De juistheid van den naam boejer wil ik in het midden laten daar het moeilijk zal zijn uit te maken hoe men toen zoo een schip precies noemde, mogelijk een „welgemonteerde boejer, bewapend carveel, kromsteven, rondschip, of galjoot." Op pag. 72 verwees ik naar dit model met betrekking tot den hoogen mast met zaling en stengewant; het geheele tuig met gaffelzeil en Latijnsche bezaan is nauwkeurig als bij de boeijers op de kaart van 1625, zie pag. 64. Het schip heeft hekwerk, geene zwaarden en is vervaardigd uit een blok; de 12 kanonnen zijn dusdanig in den romp gestoken, dat zij beneden het dek komen, buitendien zijn er 2 op de plecht en 2 in het opboeisel van het hekwerk, alsmede 1 achteruit. Hoewel het geheele maaksel primitief is, is alles zooals het behoort te zijn; de oude beschildering en de gewitte zeilen geven een aardig, echt antiek aanzien.

De gewoonte van oudtijds om scheepsmodellen in kerken of zalen van raadhuisen te hangen is niet speciaal Nederlandsch, men deed dit ook in andere landen als N. Duitschland, Denemarken en Noorwegen. Van de meeste bekendheid zijn de 3 groote schepen, waaronder een vroeg 17e eeuwsch in het raadhuis te Bremen, een op gelijke plaats te Emden, meerdere in de gildezaal der Schiffergesellschaft te Lübeck en in den Artushof te Danzig.

R. Morton Nance geeft in „Sailing ship models" 1924, fraaie afbeeldingen van verscheidene dezer, alsmede van kerkschepen in Noorwegen en te Brugge; buitendien de reproductie van een schilderij te Venetië van omstreeks 1500, voorstellende het inwendige eener Italiaansche kerk waarin de modellen hangen van twee kraken en eene galei. Reeds in de oudheid gebruikte men schepen

en scheepsmodellen tot eering van Hoogere bestiering. Wij kennen de volkomen gaaf bewaard gebleven scheepjes die in de grafkamers der Egyptische koningen en aanzienlijken werden geplaatst, zooals er eenige in het museum te Leiden zijn. De heilige booten werden in de tempels bewaard en veelvuldig zijn de graveeringen in de tempelmuren van de schepen die den stroom der onderwereld bevoeren, die parallel met den Nijl liep. Witsen, pag. 29, deelt veel mede over schepen die bij Egyptenaren en Grieken in hooge eer werden gehouden met betrekking tot bijzondere zeetochten, ook van een koperen kerkschip in het oude Byzantium dat van wonderbare kracht was en daarom goed verzorgd werd, want als het ontredderd mocht worden, dan zou dit verhinderen dat de schepen de haven konden inloopen.

Het drietal te Haarlem is bekend als de schepen van Damiate en houdt, evenals eenige klokken in den toren, de herinnering levendig aan den kruistocht, waaraan Willem I, graaf van Holland deelnam en waarbij Damiate in 1219 werd ingenomen. De schepen hangen in eene rij eenige meters boven den grond en worden door eene dunne staaf in gelijke richting gehouden. De beide andere zijn driemasters, van het middelste is op de reproductie nog juist een deel zichtbaar, het dateert naar den vorm van den romp en eenige bijzondere toepassingen aan het tuig van omstreeks 1620 en is daardoor belangrijk en zeldzaam als een van onze oudste scheepsmodellen. Het voorste is veel grooter, het is meer merkwaardig dan belangrijk, want de romp is grof en gebrekkig van maaksel. Het meest opvallende zijn de twee torens of kasteelen aan weerszijden van den voorsteven met de daartusschen hangende ketting, aldus voorstellende de afsluiting van Damiate; de twee kasteelen rusten op eene ijzeren dwarsstaaf die aan het schip is bevestigd. Van dit schip is bekend, dat het in 1686 is vervaardigd ter vervanging van een dat daar vroeger had gehangen. Witsen maakt op pag. 30 als volgt gewag van de kerkschepen te Haarlem en Alkmaar: „Gelijk op heden noch tot Haerlem in de Kerk, het schip ten toon hangt, 't welk op het jaer 1190, onder beleit van Willem, jongste broeder van Diderik, de sevende Graef van Hollant, te Damiaten de haven opende, met een zaeg onder aan de kiel, die de ijzeren ketting scheurde, daer hij mede gesloten was; daer men met regt bij stellen magh (gelijk die van Alckmaer doen, dewelke het Admiraels schip van deze tocht in haer groote Kerk op het koor te pronke hangen) dat schip, waer mede een dapper Hollants helt de geslooten rivier van Engelant opende, en de ijzere schakels dede breeken, ten tijde als Holland Engelants vloot te vier en te zwaert in hunne havens bezogt."

Witsen's verkeerde voorstelling omtrent Damiate doet vermoeden dat hij „De

eerste stichtinghe der stad Haerlem" van Theod. Schriveli 1648, heeft geraadpleegd, alwaar op pag. 40 de inneming der Syrische stad Acco verward is met die van Damiate.

De eerstgenoemde werd veroverd in 1190 tijdens den derden kruistocht (Frederik I Barbarossa, Philips II van Frankrijk en Richard Leeuwenhart) waaraan ook graaf Floris III van Holland met zijnen jongsten zoon Willem deelnam. In die beschrijving wordt echter gezegd dat Pelusium (Damiate) werd ingenomen en dit voor een groot deel te danken was aan Haarlemmers die met een schip „wel ghemonteert ten strijde, van vooren ende van achteren, onder beslaghen met ysere saghen", de ketting verbraken die de haven afslot. Als erkenning zou keizer Frederik het tegenwoordige stadswapen verleend hebben, een zwaard tusschen vier sterren, en de patriarch van Jerusalem daar boven het kruis hebben geplaatst. Ter herinnering droegen kinderen „over eenige hondert jaren", op nieuwjaarsdag scheepjes rond die onder met ijzer beslagen waren.

De ware toedracht is dat niet het Egyptische Damiate maar het Syrische Acco (Ptolemais) werd ingenomen. Daarbij was tegenwoordig Floris' zoon Willem, zooals Witsen zegt: de jongste broeder van Diderik; deze volgde zijnen vader op, die tijdens den kruistocht stierf, als Dirk VII van Holland. Bij deze inneming zouden zich geen Haarlemmers, maar Friezen byzonder gekwetten hebben.

Damiate moest zich in 1219 overgeven tijdens den kruistocht van Willem I (dezelfde als bovengenoemd) en Andreas van Hongarije, waaraan de geschiedenis der zaagschepen verbonden is, echter met evenzeer twijfel omtrent deelname van Haarlemmers.

De verbeterde uitlegging vindt men in den tweeden druk (1754) van bovengenoemde stedebeschrijving, alsmede nader beschreven in Wagenaar, *Vaderl. Historie*, deel II. Afgezien van deze verwarring bedoelt Witsen dus een model dat ten tijde van de uitgave van zijn scheepvaartwerk in den St. Bavo hing; mogelijk is dit de kleinere driemaster als een van het tweetal waarvan de Engelsche geschiedschrijver John Evelyn gewag maakt bij zijn bezoek aan Haarlem in 1641 (*Diary of John Evelyn*, Chandos Library pag. 30). Het werkje: *Beschrijving der Groote of St. Bavo Kerk*, door J. Wolff, 1846, geeft eenige bijzonderheden over de scheepjes, waarbij David Koenen in 1686 als de vervaardiger wordt genoemd. Het lijkt echter waarschijnlijk dat deze daaraan niet meer deel had dan enkel het grootste schip waarvan het type met dien tijd overeenkomt. Beide driemasters dan, hebben de bewuste zaag, met naar beneden gerichte tanden, tegen den steven.

In 1825 vond men in den romp van het grootste een perkamenten rol van

1730 met de namen der dekens en vinders van het Groot Schippersgilde te Haarlem: „Corns. van der Schalken, boekhouder; Jan Klaasz. de Wit, deken; Huybert Corn. Duynkerker, Arjaen Visscher, Jan Jansz. Voorthuysen, vinders; Geerlof Jansz. gildeknecht". Door laatstgenoemde zijn de „drie schepen met haar kasteelen in de kerk opgehangen" en door hem „gerepareert."

Oorspronkelijk waren het dus in de kerk hangende gildestukken en werden zij in 1730 aan de kerkmeesteren ten geschenke gegeven. In 1861 is er aan hersteld en geschilderd en ook voor 15 jaren was dit noodig wegens eene lichte beschadiging; dit schijnt echter met omzichtigheid en eerbied voor de oorspronkelijke deelen gebeurd te zijn, want dikwijls hebben oudheden van dit soort bij dergelijke reparaties en opfrisschingen veel daarvan moeten inboeten.

Van eveneens geschiedkundige waarde is het schip in de St. Laurenskerk te Alkmaar, 't welk ik reeds terloops noemde in de aanhaling van Witsen. Het is een oorlogsschip uit den tijd van De Ruyter en — hoewel een blok-model — werkelijk fraai van vorm en afwerking. Dit laatste geldt voor zoo ver men er van onderen en ter zijde het gezicht op heeft, want de dekken die men toch niet kan zien, zijn bij hangschepen doorgaans zeer primitief uitgevoerd. Het schip is van de zwaarste bewapening en telt in alle lagen een stuk meer dan bij de toen bestaande grootste schepen — de z.g. tachtigers, als de „Zeven Provinciën" — het geval was. Het spiegelbeeld is een naar rechts rijdende ruiter met het zwaard in de vuist, het bovenste hakkebord voert het stadswapen en tegen het verwulf is een panorama van Alkmaar geschilderd. De voorstelling van den ruiter doet eenigszins denken aan het embleem van het Amsterdamsche schip „de Prins te paard" (verzameling v. d. Velde no. 239 en 242, Mus. Boymans). Op de hekbalk staat „anno 1667" en op de lijst van het tweede dek leest men: „De Ruyter is mijn naem". Verder zijn tusschen de kareatiden van het onderste hakkebord vier portretjes geschilderd. De ter plaatse gebruikelijke uitlegging is dat dit schip de „Zeven Provinciën" is en de portretten vier admiraals voorstellen. Witsen zegt reeds dat het daar hangt als herinnering aan den tocht naar Chatham en speciaal aan het doorzeilen van den ketting waardoor het mogelijk werd eenige der koningsschepen te vernietigen en weg te voeren.

Het mastwerk en het tuig zijn zeer goed; de zeilen zijn vernieuwd, behalve de bovenblinde die van perkament is. Daar ik gelegenheid had het model van zeer dichtbij te zien, las ik op dit zeil het volgende rijmpje:

Door konst neemt hier op merck
 En leest dit kort verhael
 't verciert de Alckmaer Kerck
 't Schip van de Admirael
 die tegen sijn vijandt
 Kloeckmoedighlijck dorst strijden
 tot Eere van Hollant
 Veel Vroomen tot Verblijden
 Die onse Stadt en Staat
 bemint, is 't een Exempel
 't Afbeelsel tot cieraet
 Verciert des Heeren Tempel.

PIETERSZ. SPEELMAM VAN OUTDORP.

Deze regels zijn dus voldoende aanwijzing tot wiens eere het schip is vervaardigd, hetgeen ligt uitgedrukt in het embleem en den naam. Van de als admiraals aangeduide portretjes bleef bij nadere beschouwing niet anders over dan gewone menschenhoofdjes, althans geen Cornelis de Witt, Joseph van Gent, Jan de Liefde, Jan van Brakel of andere groote mannen die men daar zou mogen verwachten met betrekking tot de kloeke daad op de rivier van Rochester. Ter gelegenheid van den watersnood, Januari 1916, bezocht ik de kerk te Durgerdam waar mij bekend was dat ook een scheepje hangt. Het is van laat 17e eeuwsch model, zeer primitief en zonder eenige scheepsbouwkundige waarde. Niettemin heeft het voor dit plaatsje zekere historische beteekenis, daar het verband houdt met het opschrift op een bord aan den wand, aldus luidende:

„Als Don l'Qutiesie met gheweld van Spaensche schepen
 In trotsen hooghmoed had een merklijk feit begrepen
 Maer 't Neerlants seevolck hem al daadlijck op de hiel
 En plots als met een stroom van schipmagt overviel
 En drukten sloeghen staagh. Als hij de vlucht ghenomen
 Heeft en sijn vloot is gansch bijna tot niets ghecome:
 Heeft Gerrit Frederickszoon, een Durgerdammerhelt
 Dit schip met vlagh en volck ontruct uit 's vijandts gh'weld
 Int Jaer van zestien hondert dertigh negen
 In Wijnmaent, Godt zij lof, door Wien alleen verkregen
 Is de overwinningh. Ter gedachtenis van dien
 Dit segeteyken in Sijn huys hier wordt ghesien.

Dit opschrift is in lateren tijd nieuw overschilderd, waarbij de schilder vermoedelijk geen weg wist met den Spaanschen naam die misschien niet meer duidelijk leesbaar was. Don l'Qutiesie zal wel d'Oquendo moeten zijn, de bevelhebber der Spaansche vloot die door Tromp op de reede van Duins was ingesloten. Wij mogen dus gelooven dat de Durgerdammer held op den gedenkwaardigen 21 October 1639 — of de daaraan voorafgaande dagen — zijn plicht jegens het vaderland heeft gedaan, want daarvoor hangt dit „segeteyken” ter zijner gedachtenis.

Te Maassluis hangt in de fraaie in 1639 ingewijde Herv. Kerk een monumentaal bord hetwelk in 1649 is vervaardigd en door het visscherij college aan de kerk werd geschonken. Het is bewerkt met fraai beeldhouwwerk en toepasselijke schilderijen, terwijl het middenstuk is ingenomen door een zeer lang gedicht welks regelen van den vroomen geest der Maassluissche visschers getuigen. In deze kerk zijn ook twee modellen n.l. een haringbuis en een vischhoeker, van welke ik het eerstgenoemde weergeef op plaat 42.

In 1911 voelde ik mij aangetrokken tot het kerkschip te Wijk aan Zee, hetwelk een zuiver beeld geeft van een gewapend koopvaardijschip, z.g. pinas, uit het laatst van de 1e helft der 17e eeuw. Kort daarna werd dit model aan mij afgestaan waarbij o.m. bepaald werd dat ik eene door den Heer E. H. Baay te vervaardigen getrouwe copy daarvoor in de plaats zou stellen, aangezien ook ik ongaarne de kerk van haar sieraad wilde berooven. Het scheepje is toen zorgvuldig gerestaureerd met behoud van den oorspronkelijken staat en aan het Nederl. Museum in bruikleen gegeven, waarna het in 1919 aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum is overgegaan.

Mij zijn ongeveer een twintigtal plaatsen bekend waar schepen in de kerk hangen, zij zijn alle gelegen in de westelijke provincies en voor het meeren-deel aan zee. Een der belangrijkste bevindt zich niet in eene kerk maar in het raadhuis van Zierikzee, het is van hetzelfde soort als de kleinste driesmaster te Haarlem. De meeste kerkschepen stellen een oorlogsschip of een bewapende koopvaarder voor van ruim het midden der 17e eeuw; sommige zijn vrij goed gemaakt, andere zijn primitief. Zonder mij in de geschiedenis van al deze verdiept te hebben, geloof ik te mogen aannemen dat zij eene beteekenis hebben, hetzij met betrekking tot plaatselijke scheepvaart of als herinnering aan een bijzondere gebeurtenis. Misschien zijn er nog gegevens te vinden die daarover nader wat aan het licht kunnen brengen.

Dit aan het Nederl. Museum behorende model is daar bekend als eene galeï van 34 riemen, te Amsterdam voor Czaar Peter den Groote gebouwd voor gebruik op de Wolga en Kaspische Zee. Het is van flinke afmeting, zeer fraai gemaakt en bewerkt met verguld snijwerk, waarbij het keizerlijk embleem in den spiegel.

De geschiedenis der galeï als oorlogs-roeischip omvat een wijd veld betreffende de bouwwijze en het gebruik in oudheid, middeleeuwen en nieuweren tijd. Daar de literatuur en andere gegevens zoo uitgebreid zijn dat het moeilijk valt om daarvan in weinige regelen een overzicht van eenige waarde te geven, zal ik mij bepalen tot eenige mededeelingen over in Nederland gebouwde galeïën.

Als toelichting tot het model gebruik ik de beschrijving van Allard, bij de afbeelding eener Italiaansche galeï, in het 1705 verschenen tweede deel van zijn „Nieuwe Hollandse Scheepsbouw,” die ik wegens de beknopte samenvatting en de daarin voorkomende Nederlandsche en Italiaansche benamingen hier letterlijk laat volgen: „De bijgevoegde Galley is van de grootste soort, zijnde gemeenlijk van 190 Italiaanse voeten, of Palmen overstevens, wordende overlangs in zevenen gedeeld; en 't grootste spant Stamenale genaamd, 25 Palmen wijd, ten einde van 't derde deel van voren gesteld. De Pen of 't Galjoen door de Italianen Sperone, of ook 't Doode Werk genaamd, is van 22½ Palmen. Men noemt 't Schip van de Voorstevan voorwaard Proda, en van de Achterstevan achterwaard Poppa. De Overgang, of Gallery in 't schip overlangs, Corsia genaamd, is van eiken planken gemaakt, 3⅔ Palm wijd en 4 hoog, diend om heer en weder. zonder verandering der Roeyslaaven, door 't heele Schip te gaan. Bij sterke tegenwind werd in deze Corsia de Groote Mast nedergeleid en uit den weg gedaan. De Capitein en zijn Edelluiden onthouden zich gemeenlijk in de Poppa of Cajuit; en als er iets te gebieden valt over de slaaven, doen 't de Schipper en zijn naastvolgende zeer verstaanbaar door een Fluitje, dat zij met een zilveren kettinkje aan haar hals hangen; van de meergemelde Corsia en haare onbelemmerde wandeling straffen zij dikwijls de Slaaven zoo ongenadig, dat ze haar in doodsgevaar brengen. Zij stellen in 't voorste van deze Corsia een zwaar Kanon Conone di Corsia genaamd, schieten daarmede alleenlijk recht vooruit, doch met 't grootste geweld. Men laad dit stuk terstond wederom als 't door schieten terug gerold is, haalende 't zelve zeer ras weer voorwaards op zijn slee door twee, voor in de Betingbalk over schijven loopende Touwen, die zich

wederzijds van vooren tot achteren onder alle de Roeyslaaven heen strekken. De Voorste Mast, Trinchetto, even buiten de Corsia, en bezijden 't midden des Schips. Vermits de Achter-steven zo wel als Voorsteven rond is, word het Roer, Timone genaamd, maar aan twee haaken gehangen, en moet recht onder en boven bezijden de Steven draaien. De Groote Mast is lang 90, dik onder 2, en boven $1\frac{1}{3}$ Palmen. De Voorste Mast is 54 Palmen lang; onder $1\frac{1}{4}$, en boven $\frac{2}{3}$ dik. De groote Ree, van twee houten samengevoegd, schiet in 't midden op 't dikste 17 Palmen over malkanderen, met Touwen aldaar aan malkander gewoeld wordende. Is in 't geheel 112 Palmen lang; dik onderaan $\frac{5}{8}$, en boven $\frac{7}{12}$ Palms; de voorste Ree, Antenna, mede naar maate van de voorste Mast verminderd wordende. Men maakt de riemen 48 Palmen lang van beukenhout, elk van 5 bestierd, een aan 's Riems end, de overige aan een Klamp met handvatten roejende, wordende om spoed somtijd een Touw om de riemen geslagen, om daar aan noch een man of twee achterhands te doen trekken. Men bedekt bij Regen of heete Zonneschijn de Galley met latten, leggende die van de Corsia tot op het Rinkelwerk van de Vlerk, en overtrekkende met een Zijl; om de Slaaven, die nacht en dag haare Roeybanken bezitten, van veele ongemakken des lichts te beschermen".

Dezelfde en meer uitvoerige mededeelingen vindt men bij Witsen en van IJk, deels ontleend aan „Architectura Navalis" van Joseph Furtenbach, Ulm 1629. Wie eene 17e eeuwse galei wil zien, moet zich naar Constantinopel begeven waar in eene loods van het arsenaal de statiegalei der sultans, van meer dan 250 jaar oud, wordt bewaard, een schip van 40 M. lang alsmede eenige kleinere; zie „Mariner's Mirror" deel IX. Het Louvre bezit eenige groote galeimodellen waaronder de prachtige galeas „la Royale" van het laatst der 17e eeuw. Het kunstzinnig beeldhouwwerk werd bij de slooping gespaard en siert thans de zaal waar het model is opgesteld; fraaie afbeeldingen en beschrijving zijn over dit schip te vinden in „Souvenirs de Marine" van den vice-admiraal Paris. De galei was feitelijk een vreemde eend in de bijt van den Nederlandschen scheepsbouw, want hoewel de Spanjaarden ze hier voor eigen gebruik hadden ingevoerd, en eenige door de Hollanders als tegenweer werden aangebouwd, zoo heeft dit uitheemsche schip geen blijvende ingang gevonden.

Wel was de roeriem van ouds het middel van voortbeweging bij de ten oorlog uitgeruste koggeschepen en de 16e eeuwse roeibaardzen en zeinschepen, die eenige overeenkomst met de galeien hadden. Dit is feitelijk zoo blijven bestaan bij zeker soort Nederlandsche kanonneerboot van een goede honderd jaar geleden, zooals wij die kennen uit eenige modellen in onze scheepvaartmuseum. Veelvuldig leest men van bovengenoemd soort

schepen bij de gevechten op de Zuiderzee in de Geldersche oorlogen. Enkele hebben eene zekere vermaardheid nagelaten als de groote „galeota" der Amsterdamsche schutterij die in den winter van 1504—05 werd gebouwd na den verijdelten aanslag der Gelderschen op de kust van Waterland. De oorspronkelijke mededeeling van Willem Hermansz. (zie pag. 78) is nader beschreven door Wagenaar (Amsterdam I pag. 199) en ter Gouw (Amsterdam III pag. 331). De schutters hadden het schip op raad van eenige Spaansche kooplieden gebouwd ten koste van al hunne geldmiddelen, maar beleefden er weinig voldoening van, hoewel het goed bewapend was, wel-bezeild en met 32 riemen kon worden geroeid. De moeilijkheid lag echter daarin dat de vijand de galjoot niet durfde naderen en deze evenmin zich wilde wagen uit vrees dat zij kon worden vermeersterd en aldus dit geduchte schip den vijand in handen zou vallen. Eene soortgelijke galei, bekend als de baardze van Hoorn, is evenmin van veel nut geweest en werd ten slotte voor andere doeleinden gebruikt. Zij was in 1518 te Edam gebouwd waar-over Velius, Hoorn 1604 pag. 108 het volgende mededeelt: „Het was seer hoog opvertuijnt en anders oock lang en wijt, en met veel ghescuts en ander Oorloochgereetschap toegherust: seylende boven alle ander schepen van dier tijt, want het was licht en seer ondiep gaende, en voerde seer veel seyls: oock was het bequaem om met veel riemen gheroeyt te werden, in tijden als het stil was. Dit schip wert van sommigen het Butterschip genaemt en dede, na het wel bequaem was, weynich vruchten."

In het eerste deel van den tachtigjarigen oorlog werden door de Spanjaarden veel galeiën gebruikt bij de gevechten op de Zeeuwsche stroomen, en op de Zuiderzee toen Amsterdam nog Spaansch was. Zij brachten ze uit hun land mede, meermalen moesten zij echter het onderspit delven tegen de boeijers, heuden en andere schepen der Zeeuwen. Ook de Hollanders gebruikten kleine galeien van eigen maaksel zooals bij de poging tot ontzet van Leiden over het ondergeloopen land. Van Meteren, Nederl. Historie 1599 fol. 78 schrijft hier over, dat de admiraal Louis Boysot met 800 Zeeuwen was ontboden om eene te Rotterdam en elders gebouwde vloot te bemannen van „twee hondert platbodem scheepkens Galey-wijse, die geroeyt werden met thien, twaelf, veerthien, seshien ende achthien riemen, ende de grootste voerden voren een ofte twee metalen stucken geschuts, ende ses bassen aende zijden."

Op eene afbeelding bij Bor ziet men deze vloot op Leiden aanstevnen; bestaande uit roeischepen, later door Witsen pag. 194 overeenkomstig beschreven als kleine galeiën, met een uitstekende punt, achterop eene kleine tent en bewapend met lichte veldstukjes. Tevens maakt hij de opmerking

dat de galei in gebruik en inrichting geen schip was naar den aard van den Hollandschen zeeman.

Omstreeks 1600 werden er eenige naar Spaansch model gebouwd, van welke het bekendste is de Zwarte galei van Dordrecht in 1598; in Balen, „Beschrijving v. Dordrecht” pag. 867 vindt men korte mededeeling over dit schip. Vlaardingen beroemt er zich echter op dat aldaar de eerste werd gebouwd en gereed kwam nadat op 12 Dec. 1597 de Staten van Holland besloten hadden eene galei als wachtschip in dienst te stellen. In „Handvesten, octroyen, privelegiën en regten aan de stede Vlaardingen” 1772, worden de bouw en de uitrusting der Nederlandsche galeiën, in 't bijzonder de Vlaardingsche uitvoerig besproken in eene menigte mededeelingen, reglementen en verwijzingen, zooals: 6 Jan. 1598: „Is geresolveert, gesien hebbende een patroon van de Spaansche galeye, dat het zelfde fatsoen gevolgt zal worden laag bij den watere gaande, ende dat de voorschreve nieuwe galye gemaakt zal worden lang omtrent 70 voeten ende wijdt omtrent 16 voeten, aan elke zijde hebbende twaalf riemen, twee mans aan elke rieme te gebruiken, ende met een bequaame cajuit, daar inne eenige Gecommitteerden sulen mogen zijn ge-accomodeert; Ende nadien eene Dammas Leendertsz, woonende tot Vlaardingen, tot het maaken van de voorschreve galeye, als goed verstand daar af hebbende ende getrouw zijnde, bij den voornoemden Landdrost is gerecommandeert, hebbende de Gecommitteerde Raaden ge-accordeert, dat bij hem dezelve galeye gemaakt sal worden als vooren” enz. Het aantal riemen werd later op 14 gebracht aan elke kant; het schip kwam dat jaar nog gereed, terwijl de Dordtsche eerst in Aug. 1600.

De Vlaardingsche werd genoemd de oude, de kleine en de roode galei, de andere: de nieuwe, de groote en de zwarte. Deze was lang 46 of 48 „treden”, zij had aan elke kant 19 riemen van 22 voet en voerde 15 metalen, benevens een aantal steenstukken. Terwijl de Vlaardingsche voornamelijk als wachtschip moest dienen, was de Dordtsche bepaaldelijk gebouwd om op te treden tegen de Spaansche galeiën die hunne basis in Sluis hadden; zij heroverde een oorlogsschip en ontvoerde drie schepen van Antwerpen naar Lillo. De roeiers heeten in de ordonnantie steeds „slaven en banditen”, het waren misdadigers en vagebonden, waarbij zich gevallen voordeden dat zij voor meerdere jaren naar de galeiën werden verbannen. Krijgsgevangenen werden slechts bij hooge uitzondering gebruikt omdat „de gewoonte der Christelijke Godsvrugt niet gedoogde, gevangenen in den oorlog tot zulk eene slavernij te persen.” De bemanning der Dordtsche galei bestond uit 60 bootsgezellen, 180 bandieten en 100 soldaten.

De beschrijving verwijst herhaaldelijk naar de Resolutiën der Staten van

Holland en Westvriesland, o. a. omtrent den bouw van nog meer galeiën, zie 7 Dec. 1600, pag. 447 (Univ. Bibl.): „Bestek waarna gemaakt sullen worden seekere vier of vijf Gallyen, te weeten tot Dordrecht een bij de meester die de eerste Galye gemaakt heeft, tot Rotterdam een bij Joris Neuts, een tot Amsterdam, en een of twee in Westvriesland en dat van het Hout ende Materialen het gemeene Land toekomende.” Het bestek omvat al de bijzonderheden omtrent den bouw en de inrichting, de lengte binnen de stevens is 120 en de wijdte 20 voet, terwijl de bewapening zou bestaan uit 7 stukken waarvan drie vooruit, twee achter en een aan elke zijde. De vaststelling der tuigage is nog open gelaten, n.l.: „voor een Bezaan of met Rheezeils en ook meede de masten te moogen strijken of neerleggen.”

Na goedkeuring werden aldus drie galeiën gebouwd: te Amsterdam, Dordrecht en in het Noorderkwartier, waarvan de eerste blijkbaar voorkomt op het profiel van 1606; zij is getuigd met Latijnsche zeilen zooals men uit den bezaan in het bestek zal te verstaan hebben, zulks ter onderscheiding van een daarnaast liggend roeischip in Nederlandschen bouwtrant dat razeilen voert. Zie hiervoor mijne mededeeling in verband tot 17e eeuwse zeinschepen, pag. 47.

Domselaer III pag. 253 vertelt dat hij vroeger in den Amstel „daar nu het Weseper veer is” het wrak van eene groote galei gekend had, één van de tien die in 1604 bij de overgave van Sluis aan prins Maurits in handen vielen. Dit schip was als zegeteeken naar Amsterdam gebracht en te pronk gelegd; toen het in verval geraakte en ten deele onder water zat, sloopten behoeftige menschen er brandhout af. Wagenaar (Amsterdam I pag. 200) vermoedt dat het veel ouder was en mogelijk het overblijfsel der in 1504 gebouwde galjoot van de schutterij kan geweest zijn. Ter Gouw (Amsterdam III pag. 332) hecht meer geloof aan Domselaer die 100 jaar nader hiertoe staat dan Wagenaar.

Het merkwaardigste is echter dat dit wrak andermaal de groote nauwkeurigheid van de kaart van 1625 bewijst, want Balth. Florisz. teekent het precies op de juiste plaats en duidelijk te herkennen als de boven water stekende spanten van eene groote galei, van achteren hoog oplopend, van voren de bak en de puntige steven. Het schip lag met eenige andere vaartuigen en houtvloten binnen eene palenomheining in den Binnen-Amstel tusschen Kloveniers- en Groeneburgwal waar kort daarna land werd aangeplempt en in 1631 de eerste huizen werden gebouwd (Commelin I pag. 224).

De toenmalige kade met de stadssteenhouwerij is de tegenwoordige Staalstraat waaraan het huizenblok verrees met het door Domselaer genoemde Weesper- thans 's Gravenlandse veer. Hij moet het wrak dus vóór deze

aanplemping hebben gezien. Uit de geschiedenis van Enkhuizen weten wij dat prins Maurits daarheen in Oct. 1604 een der Spaansche galeiën van Sluis zond, die op last van Raden en Admiraliteit in orde gemaakt en opgetuigd werd; zij was lang omtrent 160 voet en werd als zegeteeke in de haven gelegd „ter tijdt toe dat se verging”. Zie „Historie der vermaarde zee en koopstadt Enkhuizen” door Egbert van der Hoop, 1666 pag. 204.

In de Nieuwe Teertuinen te Amsterdam is voor eenige jaren ten behoeve van de verbreeding der spoorbaan het perceel 33 afgebroken hetwelk boven de deur een fraai gesneden houten bord had waarin de „Roode Galy” stond afgebeeld. Het relief was dusdanig dat het schip nagenoeg een halfmodel was. Het is mij niet bekend in wiens bezit dit merkwaardige gevelbord zich thans bevindt, evenmin of het eenige betrekking heeft tot de roode galei van Vlaardingen.

HOLLANDSCHE AAK

Plaat 32

De naam aak was in gebruik voor de rivierschepen. Hoewel daarin vele soorten bestonden, zoowel in afmeting als gedaante, hadden zij met elkaar gemeen dat zij geen voorsteven hadden, want het vlak liep opwaarts tot in den neus.

In de 17e eeuw noemde men deze schepen bovenlanders, met betrekking tot den middenloop der rivieren die door ons land hunnen weg naar zee vinden; deze benaming heeft stand gehouden tot in onzen tijd. Uit Witsen kennen wij de volgende schepen, pag. 170 en 171:

„Samoreuzen zijn schepen overmatig lang en plat; brengen hout den Rijn af, hier staet een zeer hogen mast op, die uit twee stucken bestaat; en wordt met touwen voor, achter en ter zijden aen het schip vast geschooren.”

„Aeken die wijn van Keulen halen, zijn lang en hoog met breede uitgezette buiken. Beide voeren zij zeer brede roers.”

„Overlanders, maeckzels die van den Rijn komen, hoog, grof en onbelompen werk. Hier woonen geheele huisgezinnen in.”

„Dordtsche koolhaelders, zijn lange onverdekte schepen, plat van bodem, om op droogten driftig te zijn; in de midden staet een vierkant huisjen, tot verblijf der voerders, zijn kantig, het roer is breed en groot, het zeil vierkant 't geen bij het huiskens langs een korte mast en kromme ree opgehaelt wort.”

Geheel in overeenstemming met deze beschrijvingen zijn Zeeman's etsen van een samoreus en van twee overlanders.

Nog eene uitdrukking was beitel of beitelaaik, door Witsen slechts ter loops genoemd; meer uitvoerig bij Winschooten: „een aak welkers voorsteven soo plat is als een beitel” of „voor en agter met een breede steven als een beitel.” In eene Dordtsche ordonnantie van 1588 leest men: „Ende mettet cooren uuyter zee ofte van boven comende, in beytels, boyers ofte maeschepen geladen,” zie: „De oudste rechten der stad Dordrecht” 1882 pag. 197. Bij sommige rivierschepen liep het vlak aan beide uiteinden opwaarts, bij anderen enkel van voren, in welk geval een nagenoeg rechtstandige achtersteven gebruikelijk was waartegen de gangen zich vergaarden. De bodem was steeds geheel vlak en de beplanking overnaadsch; er was geen kiel en geen berghout zoodat deze schepen die soms in verhouding tot de breedte overmatig lang waren, in bouw en gedaante van alle andere afweken. De naam samoreus was nog in de 19e eeuw in gebruik voor een Keulenaar zooals wij dien bij le Comte en ook bij Groenewegen zien. De geschiedenis der Rijnschepen is een onderdeel van die van het belangrijke doorvoer- verkeer waaraan vele onzer riviersteden als die langs Gelderschen IJssel, Rijn en Waal hunne opkomst en beteekenis ontleenen. Bij vele daarvan, als het oude Wijk bij Duurstede heeft deze reeds lang opgehouden te bestaan, terwijl zij bij anderen met name Rotterdam van steeds groeiende uitbreiding is geworden. De scheepvaartverbinding van Amsterdam met de groote rivieren werd eerst in de 19e eeuw belangrijk verbeterd, waarvoor ik verwijs naar eene verhandeling van P. H. Kemper in het Gedenkboek v. h. Kon. Instituut v. Ingenieurs.

Vóór dien tijd konden groote schepen enkel de rivieren bereiken met eerst tot Muiden over de Zuiderzee te varen, vervolgens de Vecht tot Utecht en verder langs den Vaartschen Rijn naar Vreeswijk.

In 1822 werd gedeeltelijk een nieuwe weg geopend welke in den Buiten-Amstel aan den Omval begon; daarvoor werden de ringvaart van Watergraafmeer, de Gaasp en het Smalweesp verwijld. De sluis te Weesp werd vernieuwd en vergroot, alsmede waar het noodig was de Vecht en de Vaartsche Rijn ruimer gemaakt. Het in 1825 aangelegde Zedrikkanaal sloot te Vianen bij dezen weg aan, zoowel bedoeld als eene verbinding met de Waal als naar België over de Zuid Hollandsche en Zeeuwsche stroomen of langs de Z. Willemsvaart, die toen in aanleg was. Wegens den ouderen weg die over het IJ en Zuiderzee begon, hadden de Rijnschepen eertijds hunne ligplaats aan de Geldersche kade.

Le Comte doet uitvoerig mededeeling over de inrichting en het bedrijf der schepen, de lading werd gewogen aan de Rijnvrachtwaag of stond onder toezicht daarvan. De vaart van Amsterdam tot Dusseldorp duurde uiterlijk

14, in omgekeerde richting 8 dagen; opwaarts werden zij getrokken, al naar de grootte door 10, 15 of 20 paarden aan twee lijnen.

Van de vele soorten en variëteiten bestaan slechts enkele in model; het hier gereproduceerde is naar de afbeelding en beschrijving van Konijnenburg blijkbaar als een Hollandsche aak te beschouwen. Dit vaartuig was wel van de kenmerkende constructie der Duitsche Rijnschepen maar korter en daardoor ronder en met meer zeeg, welke algemeene en bijzondere eigenschappen duidelijk in dit zeer fraaie model tot uiting komen. De tuigage behoeft enkel toelichting wegens de opgelaste steng, die door het topzeil aan het oog onttrokken is. Het is genaamd: „La belle alliance”, de afmetingen zijn: lang 162, wijd 45, hol 15 c.M. Een soortgelijk model is in de verzameling der Techn. Hoogeschool te Delft.

KEEN

Plaat 33

De voornaamste bouwkundige hoedanigheden van de Keen zijn de lange en platte vorm met aan beide uiteinden het opgelichte bodemvlak waar de overboordige gangen tegen bevestigd zijn; het gladde onderste deel der beplanking heette het neerboord. Door de bijzondere gedaante en het groote roer welks koning door het schip gaat, zal bij velen de herinnering aan de oude z.g. Keulenaars bijgebleven zijn.

De laatste die ik daarvan heb gekend werd bevaren door den schipper P. van Dongen te Zuylichem, die voor eenen handelaar aldaar, geregeld hooi naar Amsterdam bracht en dit aan de Weesperzijde loste. Toen het schip in 1918 te Tiel gesloopt zou worden, heb ik aldaar door den bekwamen scheepstimmerman J. van Elk een getrouw model op 1/20 laten maken met alle deelen nauwkeurig op schaal. Hiernaar heeft de heer E. H. Baay, alhier, op dezelfde grootte en met gelijke zorgvuldigheid een duplicaat gemaakt hetwelk het hier gereproduceerde is; het oorspronkelijke, nog niet getuigde, behoort thans aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum. Door opteekening heeft de heer van Elk vele maten en bijzonderheden der constructie bewaard. Het schip was lang 29, wijd op de buitenkant 5,60 en hol 1,80 M. Het voerde in den laatsten tijd een bezaantuig met strijkenden mast; daar het zeer oud was, bleek bij de slooping dat het oorspronkelijk een vaste mast en een bezaansmast had gehad. Op deze manier is het model getuigd, overeenkomende met eene uit de eerste helft der 19e eeuw dateerende teekening van een soortgelijk schip (Ned. Hist. Scheepv. Museum). Wegens het lange

stuk voor den mast is het fokkestag vastgezet op een oogbout achter het voorluik zooals ter plaatse was na te gaan.

De samoreus bij Zeeman heeft een zeer hooge mast met een razeil en een vallende achterstevan met gewoon roer, evenzoo zijn de „samoreus of keule-naar" bij Groenewegen en le Comte, maar met rechtstandigen steven en beide met de oudtijds gebruikelijke hooge ronde luiken en eene groote roef, waar ons oude schip de gewone platte luiken had.

Het door le Comte afgebeelde tuig is door hem beschreven als een groote mast met opgelaschte steng, bezaansmast, boegspriet, kluijfok of vildershout, ra's voor schoover- en topzeil, en zeilspriet, waarbij de volgende zeilen: kluijfok, stagfok, vilder, schooverzeil met twee reven, topzeil, ferryzeil, bezaan en een achterfok die op de roef bevestigd was. Aan boord bevonden zich tot 14 groote en kleine ankers en de noodige trossen en lijnen voor het jagen, de bemanning bestond uit 7 tot 10 personen. De heer van Elkschatte het Zuylichemsche schip op ongeveer 130 ton, terwijl le Comte voor de samoreuzen als grootste maat 600 ton geeft bij 150 voet lang en 24 breed en 12 hol.

Rijnschepen van vreemdsoortige gedaante ziet men op eene prent van Keulen in 1531 van Woenfam.

Zonder afbeeldingen zou het enkel door groote en nauwgezette uitvoerigheid mogelijk zijn om eeniger mate een duidelijk beeld te geven van al de andere soorten en variaties.

De verschillen liggen behalve in de afmeting voornamelijk in eenigszins andere gedaante naar plaatselijke bouwwijzen, zoo had men hier de 's Gravenmoersche aak en in Duitschland de Dorstensche. Dit model komt bij ons nog zeldzaam voor als een betrekkelijk klein binnenschip, het bijzondere daarvan is dat de overboordige gangen vooraan niet met de volle breedte tegen het oplopende vlak bevestigd zijn, maar dat zij geleidelijk naar den neus versmallen en op één punt toelopen waar zij in een stevig blok hout vergaren. De achterstevan is gewoon rechtstandig met de gangen op de volle breedte daar tegen aan. Van een dusdanig scheepje dat voor eenige jaren nog in de vaart was heb ik door den reeds bejaarden scheepstimmerman S. de Vries, alhier een getrouw model laten maken dat nu in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum berust. Eene afwijking op deze bouwwijze is een vaartuig dat men nog slechts zeer zelden ziet, eveneens met rechten achterstevan echter niet met de gangen daartegen, maar op dezelfde manier als bij het voorschip naar één punt versmald, opgetrokken en vergaard. Vermoedelijk is dit het vaartuig dat Konijnenburg als Hagenaar opgeeft. Soortgelijk was de overboordige turf-ijker, die te onderscheiden is van de vroegere

gladboordige ijkers zooals ik die besprak bij de kraken van het Goudsche veer in de inleiding tot hoofdstuk III. Konijnenburg wijst met betrekking tot Hagenaars en turf-ijkers op het voorkomen van de bouwwijze der rivierschepen, bij deze vaartuigjes der Z. Hollandsche binnenwateren.

Voor verdere bijzonderheden omtrent de constructie der riviervaartuigen verwijs ik naar de mededeelingen van dezen grondigen kenner onzer binnenschepen.

MEPELSCHIE PRAAM

Plaat 34

Een der voornaamste kenmerken van de praam is de platte bodem met hoekig daarop gestelde zijanten en geenerlei ophoop of ronding naar de stevens.

Pramen, als binnenschepen van middelmatige en vrij groote afmeting, behooren thuis in Overijssel, Drente en Groningen.

Van Loon geeft eene beschrijving die geheel van toepassing is op het hier afgebeelde model, zie 1820 pag. 11: „De Meppelsche praam, zoo het schijnt, in eenen gansch ouderwetschen vorm gebouwd, omdat hij voor en achter in rechtopstaande stevens met eene overnaadde huid spits als te zamen gereven is, is juist dat schip, hetwelk voor de houtvaart het best dient; opgetrokken op eenen bodem, die met de boorden bijkans evenwijdig is, ontvangt het eene sterkte, welke tegen het inladen van zware eikenstammen zonder lek te wringen bestand is; de overnaadde huid, verbindt de naden vaster dan dat de omschotdeelen op elkander gestrookt zijn, de bekrompene verblijfplaats aan den schipper in het voor- of achtereind gelaten, geeft een lange laadruimte, waartoe de averegts geplaatste mastkoker van belang is; betuigd met een steile bezaan, waaraan een gaffel zonder bek, en de giek daarentegen voorzien met een grooten gaffelbek, welke de halve rondte van den benedenmast omvat, is nuttig, opdat in de veelvuldige giepingen, welke de kronkelende gang van den IJssel of de Vecht vordert, het zeil niet scheurt; maar de felle slag van den overgang door voor den wind te kunnen uitgelaten worden, verzacht wordt.” Toen ik het model in mijn bezit kreeg, zijn de zeilen en de ra van den bezaan bijgemaakt, de mast met den averegts geplaatsten mastkoker en de giek met den gaffelbek zijn oorspronkelijk; ik verwees reeds op pag. 74 naar dezen naar voren strijkenden mast.

Het zeker over 100 jaren tellende model wordt dus reeds door van Loon als een zeer ouderwetsch schip genoemd, hierop wijst de overnaadsche beplanking die bij latere pramen niet voorkomt.

Het is lang 98, wijd 22, hol c.M.

Andere oude soorten zijn de Hooegeveensche praam die van eenvoudig maaksel is, van voren hoog opgeboeid, van achteren laag; en de somp die zich kenmerkt door rechte strook met groote zeeg in het berghout, alsmede eene kleinere somp, of pegge, een klein open scheepje dat nauwelijks meer voorkomt.

OVERIJSSELSCH PRAAM

Plaat 35

De Overijsselsche praam is ongeveer van de grootte van eene tjalk en voornamelijk in gebruik als turfship. Kenmerkend zijn de rechte strook en het laag liggende berghout dat in de hoeken sterk naar de stevens omhoog loopt en vooraan tot geheel boven in den neus is opgetrokken waar het zich op bijzondere manier tegen aanvleit.

Konijnenburg doet zeer uitvoerige mededeelingen betreffende den bouw en het bedrijf waarbij hij zegt dat de groote Overijsselsche pramen zooals wij die thans kennen, uit de 2e helft der 19e eeuw dateeren en de grootere bouw een gevolg is geweest van verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe kanalen in de noordelijke provinciën, in welk verband hij noemt: de openstelling der toen reeds bestaande Willemsvaart in 1820, de aanleg der Noord-Willemsvaart in 1862, de verlenging der Hooegeveensche vaart tusschen 1850 en 1860, de verbetering van het Meppeler diep in 1860 en 1882, en der verbinding van Friesland met Groningen in 1864.

Deze pramen zijn te onderscheiden in korte en in lange, de eerste ziet men zelden en zijn vermoedelijk ouder. De lange zijn van het algemeene soort en fraaie vaartuigen; hun aantal heeft reeds sterk afgenomen zoodat men ze in Holland niet veel meer ziet, vele zijn in verval, andere doen dienst voor opslag van brandstoffen of groente. Ook kwamen zij voor, echter slechts zelden, met een paviljoendek, het eenige exemplaar dat ik daarvan ken, ligt sedert jaren aan de groentemarkt te Amsterdam.

Het hier afgebeelde model is een praam van het korte soort, het is lang 89, wijd 30, hol 16 c.M.

De heer J. W. van Nouhuys, directeur van het Maritiem Mus. „Prins Hendrik” te Rotterdam heeft van dit uitstervende scheepstype een model op schaal laten maken, een van het lange soort. Als een afwijkende vorm moet de Hasseltsche praam genoemd worden, die een praam-aak is, een flink schip van de grootte van eene tjalk, mooi rond van voren met oplopend vlak en geen steven.

Dit model heb ik ter reproductie gekozen ter wille van het aardige type van een echt Hollandsch klein binnenvaartuig, vermoedelijk is het een veerschip of een marktschuit zooals die in grooten getale in gebruik waren langs het IJ, de Zaan en in Waterland. In het Nederl. Hist. Scheepv. Museum wordt het model verondersteld een z.g. torenschuit te zijn, zooals wel de veerscheperen van Amsterdam op Zaandam werden genoemd, blijkbaar omdat zij hunne ligplaats bij den Haringpakkerstoren hadden, n.l. tusschen den toren en de Haarlemmersluis. Het aanzien van een torenschuit is nauwkeurig vast te stellen door het gebruik daarvan bij het spiegelgevecht op het IJ ter eere van het Groot Moskovisch gezantschap op 1 September 1697. In het bij-schrift op de daarvan bestaande prent wordt de deelname van vier torenschuiten vermeld, die bemand waren met 100 vrijwilligers uit de voorname burgerij, gewapend met musketten om tijdens het gevecht af te schieten; buitendien waren eenige batterijen aan den wal opgesteld om het effect van dit vredelievend scheepsgevecht te verhoogen, dat onder commando stond van eenen werkelijken Vice admiraal, n.l. Gillis Schey op het groote jacht der O.I. Compagnie. In de verdere uitlegging zijn deze torenschuiten verdeeld over de vier eskaders, elk van tien schepen, daarbij drie maal genoemd „toornjagt” en eenmaal „toornschuyt”. Op het zeer nauwkeurige schilderij van A. Storck (zie pag. 144, alsmede de beschrijving van J. F. L. de Balbian Verster in het 7e jaarverslag van het N. H. Scheepv. Museum) zijn de vier jachten of schuiten onmiskenbaar aan te wijzen, door de bemanning die hevig aan 't schieten is. Ook de groote jachten zijn in details getrouw weergegeven, alsmede de vlaggeseinen die vastgesteld waren voor het begin en het einde van den strijd, de actie, het wenden enz.

De torenschuiten hebben alle een hooge bezaan en komen hierdoor, zoo-wel als door hunne gedaante, overeen met de Zaandammer veerschuiten bij den Haringpakkerstoren. Vele afbeeldingen, vooral de groote prent van de Leth, alsmede die in de bekendste boeken over Amsterdam, hebben het aanzien van deze bedrijvige havenbuurt voor ons bewaard; men ziet de schuiten daar liggen met den kop tegen den wal, naast de kleine steiger, waarbij het kantoortje en een paal met een bel, die elk uur voor het vertrek luidde. De inrichting van het veer kennen wij uit vele beschrijvingen en reglementen, hierdoor zijn ook scheepjes die men aan de Haringpakkerij tegen de andere zijde van den toren ziet liggen, eveneens als Zaanlandsche veerschuiten aan te merken. Deze lijken zeer op ons model en hebben even-

als dit een spriettuig. Hierover schrijft van Loon, Nederl. Scheepsb. pag. 26: „De veerschepen van de Zaan op Amsterdam, laveren met hunne hooge nokzeilen sneller dan de tjalk met het sprietzeil en de bezaan beide: en ook even snel als die zelve veerschepen met de bezaan.”

Hieruit blijkt ten overvloede dat deze schuiten destijds nog met verschillende tuig voeren. Hoewel sommige veerschepen zeer hun eigen kenmerk hadden, zooals b.v. de Friesche geheel anders waren dan een gewone tjalk (zie beschr. van pl. 24) zoo komt het mij voor dat er niet veel verschil kan geweest zijn tusschen een veerman op Oostzaan of Westzaan die resp. aan den mosselsteiger aan de westzijde der Haarlemmersluis en aan de Oude stadsherberg lagen (zie Wegwijzer door Amsterdam 1713, pag. 119) en een die wegens eene andere ligplaats een torenschuit genoemd kon worden. Hoewel het model hierin niet door eenig bijzonder kenmerk zekerheid geeft, mag het niettemin als een zoodanig of soortgelijk schip beschouwd worden. Het zou kunnen dateeren uit 't laatst der 18e eeuw, het is in alle deelen oorspronkelijk en heeft de volgende afmetingen: lang 68, wijd 23, hol 6 c.M.

HENGST

Plaat 37

De hengst was een overboordig platbodem scheepje op de Z. Hollandsche stroomen, dat in gedaante veel op de Zeeuwsche hoogaars lijkt, zie pl. 51; de voorsteven is echter niet zoo sterk vallend en de achtersteven nagenoeg rechtstandig. Kleine open hengsten waren bij de visscherij in gebruik, terwijl grootere, die met eene roef waren ingericht, als veerschip dienst deden, zooals bij het Rijks-veer van Willemstad op Numansdorp.

Het zeer fraaie palmhouten model behoort aan het Nederl. Museum, waar het bekend is als een veerschip in de eerste helft der 19e eeuw aan het Strijensche Sas, ten dienste der koninklijke familie voor den overtocht naar den Moerdijk in gebruik. Groenewegen geeft eene duidelijke afbeelding van een „heijnst” als klein vrachtscheepje met platte luiken, hellende mast en sprietzeil.

SNIK

Plaat 38

Aangezien dit model zeer gelijk op de afbeelding eener snik bij Groenewegen en volkomen overeenkomt met die bij le Comte, mag het zeer zeker

als zoodanig gelden. Het is een welbesneden scheepje met vallende stevens, breed roer, ronde luiken en stuurkuip; het model is waarschijnlijk meer dan 100 jaar oud, het is lang 90, wijd 25, hol 9 c.M.

Le Comte zegt dat deze schepen niet veel voorkwamen, zij werden te Warmond gebouwd en vervoerden veelal verse visch, alsook gedroogde schol, bokking, kaas enz. naar Zeeland en Brabant; zij waren van 20 tot 28 ton. Ook te Paesens en Wierum in Friesland bestond een soort snik als visschuit met bun, zie van Loon „Burgerl. Scheepsb.“ pag. 63, tevens genoemd in zijne opsomming van schepen (mijne Inl. pag. 75). Misschien was dit een afstameling of althans naamdrager van een zeer oud scheepje dat veelvuldig door Hagedorn wordt genoemd met betrekking tot archiefstukken van N. Deutsche havenplaatsen. Ook Vogel in „Geschichte der Deutschen Seeschiffahrt“ pag. 504 geeft korte beschrijving waarbij de vermelding als „snicka“ in 1311 te Wismar, zie „Hansisches Urkundenbuch,“ bewerkt door K. Höhlbaum, II no. 201.

EVER

Plaat 39

Met verwijzing naar mijne mededeeling op pag. 88 dat als uitzondering in twee gevallen een buitenlandsch schip zou worden afgebeeld en besproken, doet zich zulks hier voor met het model van een ever der beneden-Elbe, waarvan ik de afbeelding mocht ontvangen van den heer Stahlberg w.n. directeur van het „Institut und Museum für Meereskunde“ te Berlijn. Het is de „Drei Gebrüder“ van Glückstadt, gebouwd in 1880 met de afmetingen: lang 17,80, wijd 5,10, hol 1,40 M.

De aanleiding om dit Deutsche schip op te nemen vind ik in het vroegere gebruik van evers hier te lande, en wel voornamelijk wegens het zeer oude, in hoofdzaak weinig veranderde type. Naam, bouwwijze en gedaante voeren ons naar reglementen en zegels van havenplaatsen in de middeleeuwen, naar den tijd toen schepen in de tolregisters veelvuldig naar het soort roer stonden vermeld, vanwaar de naam roertol.

Een der vele vermeldingen daarvan komt voor in „Handvesten van Haarlem“ 1751 pag. 22 n.l. de handvest van 9 April 1253 van den Roomsche-koning Willem II betreffende het spui te Sparendam. Het sluisgeld bedroeg voor: „navis cum pendentibus gubernaculis sex denarios cum manuali gubernaculo tres denarios et alie vero parve navicule unum denarium pro transitu et reditu duntaxat solvere teneantur“ hetgeen in de bijgevoegde oude vertaling luidt: „een scip mit hangenden roerder ses penningen, mit enen handroer-

der drie penningen, ende andere kleyne scepelinghe enen penningh omme tlden ende wederkeeren somwyle."

Eene andere komt voor in een toltarief van Kampen van omstreeks 1340: „Voert dy Oestvresen, dy hanghroeder hebben an oeren scepen, dy sullen gheven van den schepe 16 cleyne penninghe, ende en hebben sii gheene hanghroedere, so sullen sii gheven 8 cleyne penninghe," (Hans. Urk. Buch II no. 668).

Ook het „Middel Nederl. woordenboek" van Verwijs en Verdam maakt kort gewag van deze roeren door plaatsing van het volgende verband: „De navibus gubernaculum quod kuelroeder dicitur sedecimi denarios, et sleeproe-der octo denarios, et pendulum gubernaculum quator denarios, et manuale duos denarios solvere tenentur," hetgeen de indeeling en het tarief is in een handvest door Floris V in 1275 aan Geertruidenberg gegeven, zie „Hans. Urk. Buch" I no. 748, alwaar kuelroeder als lochsteuer wordt verklaard, wat naar de beteekenis van kuel aanneembaar is, zoodat 't mogelijk is dat het een stevenroer is met een helmstok die door een hennegat het „rodergat" naar binnen gaat.

Dit is het tijdvak toen de zijwaartsche stuurriem geleidelijk door het stevenroer werd vervangen, hetgeen ons niet enkel uit vermeldingen bekend is, maar ook uit het gelijktijdig voorkomen in vele zegels, waarvan de oudste met een stevenroer die van Elburg 1242, Stavoren 1246, Wismar 1256, Harderwijk 1280, Danzig 1299. Naast deze toen reeds eenigen tijd in gebruik zijnde zegels is eene vroegere voorstelling blijkbaar aangetoond in het beeldhouw-
werk van een doopvont in de kathedraal te Winchester, waarvan de vervaardiging met andere soortgelijke in het einde der 12e eeuw wordt gesteld.

Vogel en Hagedorn geven als oudste vorm van ever „envare" zooals dit voorkomt in het toltarief bij een privilege dat Margaretha van Vlaanderen en Henegouwen, haar zoon Guy en de stad Brugge in 1252 aan eenige Duitsche Hanzesteden verleenden en ook voor de Nederlandsche gold, zie „De Nederlandsche Hanzesteden" door P. A. Meilink, 1912 pag. 267, en „Brügges Entwicklung" door Rudolf Häpke, 1908 hoofdst. 7.

Dit tarief behoort tot het „reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin" dat in het midden der 19e eeuw in het archief van Sluis werd ontdekt. Het is een in de 2e helft der 14e eeuw vervaardigd Vlaamsch afschrift ten tijde dat Denys Royer grafelijk tolbeambte te Sluis was, zooals het reglement in gebruik was bij de 8 tolkantoren van het Zwin, met name te Damme, Monnikereede, Hoeke, Mude, Sluis, Slependamme, Coxyde en Oostburg. Het geeft een ruim inzicht in handel en scheepvaart, koopwaren, tarieven en ordonnantieën, waaronder vele mededeelingen over allerlei

schepen; zie hiervoor „Bijdragen tot de oudheidkunde en geschiedenis, inzonderheid van Zeeuwsch Vlaanderen" verzameld door H. Q. Janssen en J. H. van Dale, 1860, deel I, III en V. Over de gesteldheid van het Zwin vindt men nader in bovengenoemde „Brügges Entwicklung."

De bedoelde vermelding van den ever luidt in het te Lübeck aanwezige origineele Latijnsche stuk: „Navis, que dicitur envare, que habet remex retro pendens, debet comiti 4 d et feodatis 4 d, si vero remex in latere navis pendeat, navis debet comiti 2 d et feodatis 2 d." In het Vlaamsche afschrift van Sluis (thans in het archief te Brugge) luidt dit: „Een scip dat men heet eene vare dat achter heeft den roeder hangende es sculdigh den grave 4 penningen ende den leenknecht 4 penningen. Es dat zake dat die roeder hanghet an die side so eist den grave sculdigh 2 penningen ende den leenknecht 2 penningen" (Bijdragen V pag. 54).

Op dezelfde plaatsen leest men „navis que dicitur hegboth que habet retro anulos ferreos, debet comiti 4 d et feodatis 4 d; si vero retro anulos ferreos non habuerit, debet comiti 2 d et feodatis 2 d" zoodat dit met een stevenroer voorziene schip „die heeft achter yserine vingerlinge" het dubbele moet betalen als wanneer „heeft het negheene."

De indeeling der schepen naar hun soort en grootte teekent zich niet enkel af in de verschillende stuurinrichting, maar buitendien in een onderdeel der constructie met betrekking tot de dekbalken.

Het doorbalkt schip wordt genoemd in de rechten van den grafelijken tol te Dordrecht van 10 Oct. 1287: „Van elken doerbalcten scepe te sciptolle elc man dier goet in heeft 2 gl. des si ut eens Heeren lande niet en siin" (Handv. van Dordrecht, I pag. 78, en Hans. Urk. Buch I no. 1033), terwijl in het tarief te Lübeck van het „reglement" voorkomt „magna navis trabeata" dat in het Vlaamsche afschrift luidt „een groot schip ghebalct." Daarop volgt onmiddellijk een schip dat minder hoeft te betalen: „navis que habet lose boynghe", en dit in het Vlaamsch: „een scip dat heeft lose boorhingen" (Hans. Urk. Buch I no. 432 en „Bijdragen" V pag. 54). In het Middel Nederl. woordenboek is „gebalct" uitgelegd als met balken voorzien, „met een op balken rustend verdek", zoodat men zich een groot schip zoodanig kan voorstellen in onderscheid tot een kleiner dat geheel of ten deele slechts met losse luiken op merkels is afgedekt, of dat losse zetboorden heeft zooals thans nog voorkomt.

In „Bijdragen" V pag. 26 staat de tariefbepaling: „Voort alrande scepe, kocghen, hulke, eevers, torfscepe of naveele met doorgaenden balken syn sculdigh elc scip 12 d par den toolne ende den leenknechten 4 d."

Pag. 25, deel uitmakend van het bovenstaande: „eene pleyte, of scoude, kog-

ghescip, zeylscoude, barke, vlotschip, naveil, kocghe, of hulc..... Alle dese voors. scepe als si huut comen updat si negheene doorgande balken en hebben."

Pag. 72: „Een scip mit deurgaenden balken."

Buitendien zijn er kleine schepen „Scuta, que bordum habet, debet comiti 2 d; si vero bordo careat, debet comiti 1 d", of in 't Vlaamsch: „eene scute die boort heeft es sculdich den grave 2 d, es soe (si) sonder boort so es si sculdich 1 d".

Het Middel Nederl. woordenboek stelt een „doerbalct scip" gelijk aan een schip „met doorgaenden balken" en verklaart een doorgaande balk als een doorloopeinde, met de beteekenis als zich van een punt tot een ander onafgebroken uitstrekkend, zoodat zulk een schip blijkbaar moet gedacht worden dat het vermoedelijk over de geheele lengte vaste dekbalken had.

Het is mij niet bekend in hoeverre de samenstellers van het woordenboek zich bewust waren of ook rekenschap was te houden met eene oude constructie waarbij de balken tot op de buitenkant van de huid lagen. Dit kwam reeds voor bij de Egyptenaren, zooals blijkt uit eene muurgraveering aan den tempel van Deir-el-Bahari, en later bij den scheepsbouw aan de Middellandsche zee; hierover staan in „Mariner's Mirror" de bijdragen van de in middeleeuwschen bouw deskundige R. C. Anderson en R. Morton Nance, handelende over een Italiaansch schip van het begin der 14e en een ander van het einde der 15e eeuw, zie deel I, II, III, IX, X.

Het is echter de vraag of deze constructie bij den overnaadschen bouw van N. W. Europa ingang heeft gevonden. Als door de huid stekende balk-einden zou men geneigd kunnen zijn bij de schepen in een aantal middeleeuwsche zegels zekere figuren te willen opvatten, die ter halver hoogte van het vrijboord op een der overnaadsche gangen zichtbaar zijn. Hun aantal varieert van 3 tot 7, het zijn ruitvormige, vierkante of ovalig- aan één kant toegespitste uitsteeksels, die blijkbaar vindrs zijn en ook nog voorkomen bij eenige der gladboordige schepen uit de tweede helft der 15e eeuw van den Vlaamschen meester W. A., waar deze vindrs wegens hunne afmeting den indruk geven vastgeklonken klampen te zijn. Dit, en niet meer, zou men ook gelooven uit meerdere der zegels, vooral bij dat van Elbing, waar de klampen op twee naastliggende gangen zichtbaar zijn, zie de afbeelding bij Hagedorn.

Bij een zeker aantal komen zij heelemaal niet voor, terwijl zij wederom bij andere den indruk verwekken dat het balk-einden kunnen zijn, te meer daar zij ter hoogte van het dek liggen. Deze meening is Walther Vogel toegedaan (Gesch. der Deutschen Seeschiffahrt pag. 476) waar tegenover Konij-

nenburg van oordeel is dat deze bouwwijze in noord-Europa nimmer in gebruik is geweest (De Scheepsb. van af zijn oorsprong, I pag. 15). Ook onze Engelsche vrienden willen zonder nadere bewijzen evenmin deze zienswijze aanhangen. Zoo mijn gevoelen eenigszins uit mijne mededeelingen hebbe mogen blijken zoo zal ik mij van verdere uitspraak in deze aangelegenheid onthouden, die ik niet deswege, maar enkel heb gemeend te berde te moeten brengen, omdat zij althans eenig inzicht geeft onder den sluier die de kennis van den ouden scheepsbouw ten deele omhult. In het „reglement" zijn de schepen naar het verschuldigd tarief in 4 klassen ingedeeld, waarbij de gebalkte tot de hoogste behooren. Deze indeeling luidt in „Bijdragen" V als volgt:

Eerste klasse: evers, hulken, koggen, naveelen, turfschepen.

Tweede klasse: hulken, koggen, naveelen zonder doorgaande balken, pleiten, scouden of schouwen, zeilschouwen, barken, vlotschepen.

Derde klasse: lastagebooten en zettebooten. Lastage heette ook bij het middeleeuwsche Amsterdam het voorland buiten de Geldersche kade waar de werven gevestigd waren.

Vierde klasse: scuten of schuiten, veerschepen, bootkens, houteemers, seykens. Houteemers is nader verklaard door de in 1527 genoemde eemersschepen (zie: beschrijving van den Vlaardinger vischhoeker, pl. 44) naar de vermelding in „Middeleeuwsche keuren van Brielle," H. de Jager pag. 226, alsmede in „Bijdragen" V pag. 20: „een eemer of schute visch van Sandvliet." Hier van stamt vermoedelijk het emmerzeil, het bekende langscheepsche razeil waarop het loggerzeil eene variatie is (zie bij mij pag. 59 en later de beschr. van pl. 46).

Thans laat ik eenige oude vermeldingen van den ever volgen:

1321, Hans. Urk. Buch II no. 384.

Regeling van 10 Nov. van tolgeld voor Kamper kooplieden op de Maas: „Vort est te weten, dat elc cogghe es sculdigh acht grote ende elc yver vier grote of payment daer ieghers."

1344, Handv. van Dordrecht I pag. 193.

Handvest van 11 Sept. van graaf Willem IV dat alle schepen die uit zee de Maas inkomen, te Dordrecht moeten lossen en weder inladen: „dat alle coggghen eevers ende hulcke ende alle scep en die met coepmans goede gheladen sien dat van der zee coemt."

1358, Beschr. van Brielle II pag. 37, en Hans. Urk. Buch III no. 414.

Regeling van 5 Sept. betreffende de betonning der Maas: „Ende hierbi elc scip, het si cogghe, eever of hulc, die met coepmansgoede gheladen es ende van der zee coemt ende die Maze versoect ende dat so groet es, dat voeren mach tsestich last harinx of daerboven."

1401, Hans. Urk. Buch V no. 509.

Reglement voor de scheepvaart op het Zwin: „Men legghe langhes den strome, te wetene de cogghen, schepen, crayers, evers ende barghen dre schepe dicke deen neffens den anderen, pleyten, cleene cogghen, schepen van Brabant, de Hollandesche, Zeelandesche unde van anderen vremden steden viere schepe dicke deen neffens den anderen, ende de schuten ende soyen 6 schepe dicke deen neffens den anderen, wel gheankert voren ende bachten; te dien heynden, dat zij niet te drayen metter hogher vloet noch mit der ebbe dwers den vorscreven Zwene.”

1413, Keurboek van Amsterdam. A eerste gedeelte, zie „Rechtsbronnen” Joh. C. Breen pag. 26.

Reglement betreffende het meren van schepen aan bruggen en palen: „Nye-mant en moet kogghen, hulcs, crayers, evers of andere zeescepe, die buyten duynen varen, an die bruggen of andere palingen meerren, bij 60 sc. Hollans.” Verdere vermeldingen vindt men bij Vogel pag. 500 en bij Hagedorn pag. 44 waaronder bij laatstgenoemden omtrent evers op de Elbe, o.a. reeds in 1299. Met betrekking tot den vorm van den ever n.m. de vlakke bodem met hoekig daarop staande beplanking, dient men aandacht te wijden aan de vondst van een zeer ouden scheepsromp bij het graafwerk voor de zeehaven van Brugge in 1899, zoo wel wegens de plaats van deze vondst als met betrekking tot de gedaante van dit schip. Vogel „Gesch. d. Deutschen Seeschiff-fahrt” pag. 67 en 68 geeft daarvan afbeelding en beschrijving, hij is lang $14\frac{1}{2}$, breed $3\frac{1}{2}$, hol 1,35 M., overnaadsch van eikenhout met geheel vlakken bodem en vallende nagenoeg rechte stevens; ook het zijroer, de mast en eene ra met een overblijfsel van het zeil waren aanwezig. Dit schip wordt geacht misschien reeds uit de 6e eeuw — mogelijk echter ook later — te dateeren en kenmerkt zich door de geheel andere gedaante van de uit opgravingen bekende Wikinger schepen en het Germaansche roeischip van Nydam (zie Inl. pag. 17 en 18); een zelfde onderscheid als op te merken is bij de schepen der middeleeuwsche zegels: eenerzijds de zeegaande kogge met hooge gekromde stevens zooals o.a. die van Lübeck, Winchelsea, als ook Medemblik en Amsterdam, anderzijds kleinere schepen met steilen rechten steven zooals bij Harderwijk, Stavoren, Damme en andere plaatsen. Witsen spreekt op pag. 19 van het Bijvoegsel van „koch-evers” met betrekking tot den aanval der Gelderschen in 1504 op de Waterlandsche kust, hetgeen ik merkwaardig vond wegens de samenvoeging van deze twee scheepsnamen, iets dergelijks als de coggenpleyte van 1485 te Kampen (zie pag. 178). Met dezen koch-ever is het echter niet pluis, want in de oorspronkelijke beschrijving — reeds vermeld op pag. 78 — staat een andere, eenigszins daarop

gelijkende naam: „minorum haud parva copia, piscatoriae hea dicuntur, nostrate sermone tocheners," of: van kleine was er een niet gering aantal, deze worden visschersschepen genoemd, in onze taal tocheners. Dit zijn dus togenaars, visschersschepen die met een sleepnet voeren, de voorvaderen der botters. Waar het verschil met Witsen's koch-ever in twee letters ligt, zoo is het merkwaardig dat er in eene andere vermelding van die zelfde gebeurtenis een tusschen-vorm bestaat n.l. tochever, zie „Kroniek van Holland" 1636 I pag. 567.

Verder noemt Witsen der ever slechts terloops in de 2e uitgaaf pag. 189 in eene opsomming van andere schepen (zie mijne inleiding tot hoofdst. III) en op pag. 589 als kleine visschuit te Enkhuizen. Als zoodanig wordt hij genoemd in „Beschrijving en lof der stadt Enkhuisen" door Egbert van der Hoop, 1666 pag. 7, waar gezegd wordt dat daar 170 schepen van 7 of 8 last waren die men „stael-evers" noemde, welke gebruikt werden voor het vangen van Zuiderzee-haring. De beteekenis van stael vindt men in Balen „Dordrecht" pag. 501 en „Handv. van Dordrecht" I pag. 186; het is een bevel van graaf Willem IV op 12 Mrt. 1341 aan Dordt, Rotterdam en Schiedam om de stalen uit de rivieren en stroomen te verwijderen. Dit waren staken met netten of fuiken die te veel jonge visch uitroeiden waardoor de stroomen „vyssche-loes" dreigden te worden, buitendien waren de schippers dag en nacht in „anxte hoirs lyffs ende hoirs goets" om door deze versperringen averij op te loopen. Ook in eene verordening van Karel V van 1544 leest men uitvoerig over dit onderwerp, omtrent de sterke staken die „tot grooten dangiere ende pericule van den schepen" waren. (De visscherij op de Merwede, „Zuyt Hollandt" van Jacob van Oudenhove 1654 pag. 29).

Deze nog te Enkhuizen bestaande visscherij ziet men ook elders heel veel, zoodat zekere soorten der daarvoor dienende schuiten niet veel zullen verschillen van de stael-evers van destijds.

In Nederland is dus de ever in de kustvaart vermoedelijk reeds vroeg verdrongen door nieuwere en betere scheepsvormen als de wijdschepen, smakken en boeijers, ons reeds bekend uit het verkeer op Frankrijk, Engeland en N. W. Duitschland.

Le Comte geeft afbeelding en beschrijving van den ever als een Duitsch vaartuig, thuisbehoorende op de beneden-Elbe, van slanken vorm, met spiegel en razeil, ingericht als bunschuit voor de visscherij of als koopvaarder. Het waren bekwame zeilers die de reis van Amsterdam naar Hamburg onder gunstige omstandigheden in 2 of 3 dagen konden volbrengen.

Nadere kennis omtrent den Duitschen ever en zijne voorgeschiedenis vindt men in de uitvoerige studie van Hans Szymanski te Berlijn „Die Entstehung des Evers der Nieder-Elbe" (Zeitschrift des Hist. Vereins für Niedersachsen,

1919). Naast het vele wat daarin gezegd wordt over oude afkomst en het reeds lang niet meer voorkomen in Nederland, wijst de schrijver op nog bij ons bestaande min of meer overeenkomstige platbodems, alsmede dat Vlamingen en Nederlanders zich reeds vroeg aan den Elbemonde vestigden en daar de evers op hunne manier voorbouwden. Zijne beschrijving van den 19e eeuwischen ever zooals die thans nog voortkomt, sluit in alle deelen aan bij de afbeelding van het Berlijnsche model. Deze heeft evenals bij le Comte, een spiegel; daarnaast bestaat de „Rundgattever" waarvan ik eveneens de afbeelding ontving van een schip van 13.75 M. lang. Het bezaanstuig dateert uit het begin der 19e eeuw, vóór dien tijd gebruikte men het reeds door mij genoemde razeil.

In 1914 waren aan de Elbe een kleine 900 evers in de vaart, zoodat zij nog een belangrijk aandeel in het goederenvervoer hebben; aan de beneden-Weser komt in gering aantal een op den ever gelijkend vaartuig voor, de Bremer- of Weserkahn.

RIJKS-LOODSSCHUIT

Plaat 40

De bedoeling om een oud, thans niet meer bestaand schip van het loodswezen af te beelden, heeft mij dit fraaie model van het Maritiem Museum „Prins Hendrik" te Rotterdam doen kiezen.

Van Loon geeft in „Burgerl. Scheepsbouw" de afbeelding van een door hem in 1831 ontworpen, te Dordrecht gebouwde rijksloodsschuit voor de Maas en Goeree, deze was lang 16.98, wijd binnen de huid 5.37 en diep op de kiel 2,6 el. Hij was in deze functie door eene rijksaanstelling en daar dit schip goed voldeed, werden in 1837 twee gelijksoortige onder zijn toezicht te Vlaardingén gebouwd; het eerste was van een lichter soort met een bezaanstuig, terwijl de latere twee zwaarder waren, met eene vaste verschansing met doorgaande stijlen en voorzien met het tweemast-rinkelaarstuig, zoodat het Rotterdamsche model als eene getrouwe weergave van deze is te beschouwen. Zulke schepen deden dienst als „leidstar van de zeevaart" aan de vlakke zee-gaten; op diepere reeden zooals te Vlissingen, gebruikte men kotters. Bij den bouw van een zestal dezer trad van Loon eveneens als deskundige op. Een soortgelijk schip als het hier afgebeelde was de loodsrinkelaar, die overnaadsch was gebouwd. Aangezien van Loon met betrekking tot de door hem ontworpen schepen voortdurend spreekt van loodsschip of loodsschuit, zoo komt het mij voor dat rinkelaar de gebruikelijke naam was voor het overnaadsche, overigens gelijke vaartuig.

Deze werden in visschersplaatsen langs de duinkust gebouwd, zooals te Katwijk. Het Nederl. Museum bezit het fraaie palmhouten model op schaal 1:20 van een rinkelaar in 1836 door F. Planteydt te Egmond gebouwd om in het Kanaal dienst te doen; deze heeft evenals de bom in het middelste gedeelte een ovale platte bodem naar de uiteinden spits toeloopend. Deze bijzonderheid en de overnaadsche beplanking zijn dus het kenmerkend verschil met van Loon's rijksloodsschuiten en het met deze overeenkomende model te Rotterdam.

TREKSCHUIT

Plaat 41

Het hier afgebeelde model van een trekschuit is eene voor passagiersvervoer; achterin is de roef met stuurstoel terwijl het met een geteerd zeil overdekte ruim als lagere klasse is ingericht met zitbanken langs de zijden.

Van Loon, als steeds volijverig waar het verbetering van scheepsvormen geldt, weet ook de manier hoe men een vlotgaande snelle trekschuit kan verkrijgen, n.m. door eenige meerdere ronding, geen gelijke wijde over het geheele middenstuk, opheffing van het vlak naar de uiteinden en eene lichte kiel tegen afdrijven en ter bevordering der bestuurbaarheid. Zie zijne uitvoerige mededeelingen in „Burgerl. Scheepsbouw” 1838.

Het verschil tusschen eene trekschuit en een trekjacht spreekt in overeenstemming tot deze soort-aanduidingen, eenerzijds uit de eenvoudige platbodem bouwwijze met rechten, sterk vallenden steven, anderzijds de ronde jachtvorm met kiel, gebogen steven, plat achterschip en hekwerk. Eene vergelijking met plaat 10 toont dit duidelijk aan. Het is bekend welke belangrijke plaats de trekschuit in het verkeer vervulde; alle verdere kennis daaromtrent behoort dan ook meer tot het verkeers- en vervoerwezen dan tot den scheepsbouw. Het gebruik nam zeer toe in den loop der 17e eeuw toen vele trekvaarten werden aangelegd en verbeterd; in meerdere gevallen geschiedde dit tengevolge van eene regeling tusschen voorheen onderling na-ijverige steden, zoodat het verkeer voortaan langs korter en veiliger wegen kon geleid worden dan langs omwegen over niet altijd gevaarlooze wateren. Aldus leest men aangaande den in 1631 voorgenomen aanleg van de trekvaart en wagenweg tusschen Amsterdam en Haarlem: „Waer door vele onheylen ende inconvenienten voor den reysenden Man te water ende te Lande verhoet, de passage veel korter ghemaect, ende tot allen tijden in Vriesen Windigh weder gefaciliteert soude wesen” (Handv. v. Amsterd. I pag 425). Het ongeluk op 18 Jan. 1629 den ontroonden koning van Bohemen over-

komen, lag nog versch in het geheugen. Van den Haag naar Amsterdam reizende om de schatten der zilvervloot te bezichtigen wenschte hij, te Haarlem aangekomen, dienzelfden dag zonder opzien des avonds ter bestemming aan te komen. De veerschuit die het gezelschap langs Sparendam over het Y zou vervoeren, werd in de Hallesloot door een drijver, een visschersvaartuig, aangevaren waardoor 's konings oudste zoon Hendrik (broeder van prins Rupert, de latere Engelsche vlootvoogd) en eenige anderen verdronken. In „Handvesten” vindt men veel over de verschillende trekvaarten in het verkeer met Amsterdam, evenals omtrent andere in meerdere stedsbeschrijvingen en kronieken. Het Frans Hals-museum bezit twee aardige trekschuitmodellen waarvan er een overnaadsch is; beide voeren tegen het achter-schot van de roef het jaartal 1716 met de wapens van Amsterdam en Haarlem. Tegen het voorschot staan twee trekmasten, een lange aan S B en een korte aan B B, die beurtelings dienst deden al naar de richting waarin de schuit zich bewoog. Dit is nader omschreven in art. 34 der ordonnantie van 1656 op het veer tusschen den Haag en Delft, nl. dat de naar den Haag varende schuiten den langen mast voerden en bij ontmoeting van een tegen-ligger den buitenkant hielden zoodat die met zijn korte mast binnen door onder de lijn kon passeeren („Keuren en ordonnantiën van 's-Gravenhage”, 1735).

Wie zich gaarne verdiept in de tijden van diligence en toeslede, zal ook van de trekschuit allerlei vinden omtrent soort der schepen, verordeningen, reglementen en tarieven. Ons model werd mij gezegd van eene Amsterdamsche werf afkomstig te zijn, het is lang 88, wijd 22, hol 9 cM.