

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 V

VISSCHERSVAARTUIGEN

INLEIDING

DE schepen in gebruik voor zee- en kustvisserij onderscheidden zich oudtijds en ook thans merkbaar van andere vaartuigen. Zij zijn uitsluitend op de uitoefening van hun bedrijf gebouwd, waarbij naast de bijzondere inrichting steeds eene groote weerbaarheid werd betracht. Het hoeft dus niet te verwonderen dat men onder hen veelal zeer oude typen aantreft, vooral bij eenige soorten die inmiddels geheel in onbruik zijn geraakt, als de hoekers, buizen en laatstelijk de bommen. Zij zijn groepsgewijze naar de verschillende visscherijen in te deelen, en ongeveer daarmede samenvallend naar provincies of deelen daarvan en zelfs naar afzonderlijke visschershavens, waarbij schepen van eenzelfde soort dus in variaties voorkomen met soms onbeteekenende verschillen naar oude plaatselijke bouwwijze.

Het begin eener eigenlijke visscherij moet gesteld worden in den tijd toen een vaste kring van menschen met bepaalde schepen zich daarop als bedrijf was gaan toeleggen. Aangaande de binnenlandsche visscherij in de middeleeuwen weten wij van verpachting van vischrijke wateren in de nabijheid van sluizen, terwijl de ruimere kennis der zeevisscherij is gegrondvest op vroege gegevens van handel en scheepvaart.

Uit lateren tijd kennen wij het gebruik van slabberts, buizen, hoekers, dogbooten, krapschuiten, pinken, waterschepen, palingschepen, togenaars, en andere; ook benamingen als schrobnet, kor en kuilnet zijn reeds zeer oud. De volledige geschiedenis is zeer uitgebreid en onmogelijk in een kort bestek weer te geven want zij omvat niet enkel het bedrijf zelf, maar alles wat daarmede samenhangt, als scheepsbouw, koopmanschap, vele neringen van scheepsbehoeften en ander materieel, zouthandel en nog veel meer dat daaraan verbonden is. Ook is van niet te onderschatten beteekenis dat van ouds een groot deel der natie van generatie op generatie opgroeide tot ervaren

en onverschrokken zeelieden, waaruit de bemanning werd geschoold voor het toenemend aantal koopvaarders en de oorlogsvloten der 17e eeuw. Stelt men de bloeiende zeehavens met hunne talrijke schepen van allerlei soort tegenover andere provinciesteden en landgemeenten, dan wordt het duidelijk welk een overwegend deel der bevolking haar bedrijf op en aan het water uitoefende. Het aandeel dat de groote-visscherij daarin had, mocht terecht genoemd worden „de hoofdnering, welvaart en principaalste mijne deezer landen.”

Over dit alles is veel geschreven waarvan men zich de kennis kan eigen maken uit handschriften, geschiedkundige werken, kronieken, visscherijboeken van vakmannen en wetenschappelijke deskundigen, statistieken, wettelijke verordeningen en reglementen, alsmede uit vele verspreide geschriften van uiteenloopenden aard.

De voor mij aangewezen weg is derhalve om mij te bepalen tot de modellen die ik voor het overzicht der voornaamste schepen heb gekozen, want bij alle kan men wijdloopig uitvaren over bijkomende onderwerpen; zoo zou eene beknopte volledige mededeeling over de haringbuis of den hoeker reeds meer ruimte in beslag nemen dan het geheele hoofdstuk mij toelaat.

Voor de oude scheepsbenamingen had ik veel nut van de vermeldingen der „Informacie upt stuck der verpondinghe van 1514”, terwijl „De grootvisscherij op de Noordzee” door A. Hoogendijk Jzn, 1895, eene groote hulp was bij de beschrijvingen van buis, hoeker, sloep en logger.

Ik betreur het geen goed model van eenen walvischvaarder te hebben kunnen bijvoegen, want van de twee daarvan bekende is het eene te twijfelachtig van beteekenis en het andere te primitief. In deze leemte wordt eenigszins voorzien door de modellen van eene fluit en een bootschip op pl. 55 en 56, als schepen die tot in- en na de eerste helft der 18e eeuw voor de walvischvangst werden gebruikt, waarover ik voornemens ben in hoofdstuk VI nader mededeeling te doen.

HARINGBUIS

Plaat 42

De bij ieder Nederlander reeds vroeg ingeprinte wetenschap dat Jan Beukelsz. van Biervliet in 1384 het haringkaken uitvond of verbeterde, moge op zich zelf eene aanwijzing zijn dat de haringvisscherij reeds zeer oud is. Omstreeks dien tijd vinden wij ook het gebruik van buizen (buisse, harincbuisse) vermeld in de vele verordeningen, voorkomende in „De middeleeuwsche keuren

der stad Brielle", uitgegeven door H. de Jager 1901, terwijl in „Beschrijving van Brielle" door Kornelis v. Alkemade, 1729, in eene overeenkomst van 1579 omtrent betonning en bebakening, ook crabbeschuiten en pinken „ten harinck varend" genoemd worden (II pag. 193). Uitvoerige mededeelingen over de Zeeuwsche visscherij vindt men in „Kroniek van Zeeland" van Smallegange, hoofdst. XVII–XXI. In „Handvesten van Vlaardingen" 1772 pag. 128 wordt gezegd dat men na den St.-Elisabethsvloed (1421) met buizen ter haringvangst begon te varen inplaats van de tot dusverre gebruikte kleinere scheepjes die slabberts heetten; het bedrijf was het oudst gevestigd op Schouwen (te Zierikzee in het einde der 12e eeuw), Goeree en te Oud-Westkappel. Reygersbergen vermeldt in „Dye Cronycke van Zeelandt" 1551, dat van Vliete op N.-Beveland meer buizen afvoeren dan van eenige andere haven in Zeeland. In 1416 werd te Hoorn het eerste groote haringnet gebreid en in hetzelfde jaar voeren de eerste buizen uit inplaats van slabberts (Chronyck van Hoorn). Sedert deze drievoudige verbetering, nl. het kaken, betere schepen en andere netten, dateert de opkomst der haringvangst aan de Zuiderzee, waarin Enkhuizen het grootste aandeel kreeg, alwaar het aantal buizen later eenige honderden bedroeg.

In „Informacie upt stuck der verpondinghe van 1514" komen vele vermeldingen der oude slabberts voor, als de volgende:

Katwijk aan Zee: „Zij seggen, dat zij hem generen mit visschen ter zee ende mit visch te vercoopen, ende hebben nu geen slapbuysen, maar hebben 2 groote zeevarende buyssen, die daerof gereet werdden. Daer zijn wel 5 buyssen die van Catwijck heeten te vaeren, maer behoeren de 3 van den 5 thuyts tot Delft, Leyden, t' Amsterdam, ter Goude; ende hebben 18 of 19 pincken, ende plegen over 10 of 11 jaeren te hebben wel 11 of 12 buyssen ende 21 of 22 pinken.

Huisduinen: „Zij seggen, dat zij hem generen mitter zeevaart, ende hebben 8 slabscepen, daer zij mede vaeren te slabharinck, ende en hebben nu geen zeeboeten, maer hebben kleyne schuytkens, daer zij mede vaeren, visschen tot 14 of 15, ende vaeren meest om een huyere."

Wijk aan Zee: „Zij zeggen dat haer neringe es visschen ten harinck, scholten ende ander zeevisch, ende hebben in de Meyetijt 18 pincken, ende hebben nu 6 slabboeten ende 1 grooten buys, daer zij mede om harinck vaeren, die tot Alcmaer een derden toebehoert ende in de Beverwijck een derden-deel, ende 2 van den slabboeten behoeren in de Beverwijck. Ende en hadden over 10 jaeren niet meer pincken dan zij nu en hebben, maer es zoe in eenen doene, maer plaggen wel 10 of 12 slabbooten te hebben."

Omtrent het gebruik van buizen, zoowel voor handel als voor visscherij vindt

men diverse mededeelingen bij Hagedorn „Entw. der wichtigsten Schiffstypen". Het hier gereproduceerde model der Hervormde Kerk te Maassluis noemde ik terloops onder de bij plaat 30 besproken kerkschepen, het is het eenigst bekende van een 17e eeuwse haringbuis, zooals die met driemasttuig in gebruik was tot in de eerste helft der 18e eeuw.

De buis was een kielschip, kenmerkend is de gekromde, boven het boord uitstekende voorsteven en het tuig waarvan de fokke- en groote mast gestreken werden als het schip achter de netten lag. Verder zijn op te merken: de drie berghouten, de z.g. statie en de geesten, zooals de klampen tegen het boord bij het groote want heetten, waartusschen over eene rol het net werd binnengehaald.

Witsen pag. 167 geeft als afmeting van een buis, lang 52, wijd 13 vt. 6 d, hol 8 vt, terwijl van Yk het uitvoerig bestek geeft van een grootere, nl. lang over stevens 71, de kiel 58, wijd binnen de huid 15, hol onder den overloop $7\frac{3}{4}$ Rijnl. voet. Deze was dus 22.29 M. lang, tegen die bij Witsen 14.72 M. Uit het laatst der 16e en het begin der 17e eeuw kennen wij haringbuizen zooals de hier gereproduceerde, maar met een plat achterschip; aldus komen zij voor in den zee-atlas van Lucas Jansz. Waghenauer (Aurigarius) 1586, waar zij overeenkomst hebben met zeker soort kleine driemasters der Zuiderzeehavens die men Vlieboot noemde. Ook Porcellis, 1627, geeft een dusdanig haringsschip met het onderschrift „Haringbuyssen groot omtrent 40 last" waarbij de vertaling „buche ou flibot de 40 tonneaux" hetgeen als eene nadere aanwijzing mag gelden dat buis en vlieboot, hoewel van onderscheiden inrichting en tuig, overigens eenzelfde soort schip waren. Daar het platte achterschip (spiegel) niet oud- of oorspronkelijk Nederlandsch is, was dit bij buizen, als de daar afgebeelde, blijkbaar eene tijdelijke toepassing.

Onder de vele afbeeldingen van allerlei aard dient byzonder vermeld de serie van 16 gravures door A. van der Laan, die de haringvisscherij met het gebruik der oude buizen in alle deelen aanschouwelijk voorstelt, omvattende de uitrusting der schepen, het bedrijf op zee, het pakken en zelfs het opdienen van het zeebanket aan den welvoorzien den disch van den patriciër op zijne buitenplaats. Oude Amsterdammers spreken nog van de Haringpakerij aan het begin der Prins Hendrikkade bij de Haarlemmersluis. Daar concentreerde zich het bedrijf van het keuren, pakken en verzenden nabij den Haringpakerstoren wiens windwijzer een haring was. Hij was in 1606 ontstaan door de verhooging en voorziening met eene fraaie spits van den reeds bestaanden Heilige-kruis toren. In 1829 is dit sieraad van den IJkant wegens bouwvalligheid afgebroken, in dichtregelen betreurd door den evenouden, op gelijke wijze ontstanen Montelbaanstoren. Het uit een blok ver-

vaardigde model is in goeden ouden staat, de zeilen zijn van perkament. Het kerkbestuur nam de voorzorg, van de buis zoowel als van den daar aanwezigen hoeker getrouwe duplicaten te laten maken die zich thans in bruikleen bevinden in het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum. Zij zijn vervaardigd door den heer de Groot, destijds te Maassluis, thans assistent aan dit museum.

HARINGBUIS

Plaat 43

Dit model van een haringbuis dateert vermoedelijk van omstreeks 1800. Het is herkomstig van De Rijk, welks wapen (twee gekroonde haringen in een blauw veld) in den spiegel prijkt boven het embleem, een vergulde haan met het onderschrift „vigilante”. Voor het scheepje aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum kwam was het in 1918 door de toenmalige eigenares aan mij afgestaan, het behoorde aan de „Maatschappij tot bevordering van nijverheid in De Rijk, uit het fonds van wijlen Jan Boon junior en van de firma Van Aldert en Jan Boon” te wier eere ik de voorwaarde der overdracht niet onvermeld wil laten, dat het later enkel aan het Nederl. Museum of aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum zou mogen overgaan, voorwaar eene loffelijke uitzondering op dergelijke gevallen waarin erfgoed en oudheden willekeurig verkocht worden. Het heeft dus oude betrekkingen tot de voormalige haringvisscherij van dit thans zoo landelijke plaatsje. Hoewel het zeer verwaarloosd was, waren de meeste onderdeelen aanwezig, van het tuig enkel de masten, de ra's en het staande want, zoodat aan mij de taak stond om het in orde te brengen, hetgeen ik uitvoerde naar betrouwbare gegevens.

Voor den romp wijs ik op de gelijkenis met de fluit (pl. 55), terwijl het oude buizen-tuig plaats heeft gemaakt voor een éénmast-hoekertuig met vasten mast. In deze tuigage (zie de hoekers op pl. 44 en 59) zien wij het in gebruik blijven van het aloude razeil op een eenmastig schip en wel met den mast ongeveer in het midden tusschen de stevens of iets voorlijker, hetgeen met de achterwaartsche plaatsing van het want het voordeel bood van een ruim voorschip ter behandeling van de netten en de visch. De buis moest als haringsschip niet te groot en te zwaar zijn om geen overmatige trek op het in zee staande vischtuig uit te oefenen; de schepen dienden uitsluitend voor deze visscherij, 's winters werden zij opgelegd, te Vlaardingen in het daarvoor bestemde Buizengat achterin de haven. Hoogendijk onderscheidt drie soorten, de eigenlijke buis, de kwee: een buis zonder statie, en de hoerbuis als eene groote soort. Interessant is hiervoor zijne lijst van de tus-

schen 1718 en 1892 gebouwde schepen op de Vlaardingsche werf „'s Lands Welvaren". De buizen waren gemiddeld 20 el lang, de eerste hoekerbuis staat vermeld in 1746: lang 20 el, 7 palm, 2 duim, de laatste in 1843: lang 23 el, 2 p., 4 d., waartusschen in 1843 een van 29 el, 8 p., 3 d. Bij de visscherij komt het meer voor dat een zeer oud scheepstype vrij plotseling verdwijnt door overgang tot een doelmatiger, waarbij dus geen verbetering of wijziging van het oude, maar geheele afschaffing daarvan plaats heeft. Zoo is het met de buizen en de hoekers geschied in het midden en de tweede helft der 18e eeuw toen zij moesten plaats maken voor de sloepen en later voor de loggers, beide van Fransche herkomst.

Le Comte „Schepen en vaartuigen" geeft uitvoerige beschrijving van een buis; vóór is het volkslogies, achter de kajuit, en tusschenliggend de ruimen voor de tonnen, vischwant en andere benodigdheden. Op het dek had men achter de beting de ingang tot het volkslogies, waarover een kap, het z.g. hondenhok (op de reproductie zichtbaar), daarachter tusschen twee stijlen over het dek liggend de scheenbrekers-rol om de reep neer te houden die van de gangspil over de rol naast den steven (S B) liep. Achter den mast was de plaats voor het binnenboord komen van de visch, alwaar het net werd ingehaald over de rol tusschen de geesten. Verder waren daar tegen het boord de kribben tot berging van de breels en de haring alsmede eenige luiken. Achter den bezaansmast is de kap van de kajuit en een dwarslegger met gaten, de z.g. pennenboom voor vastzetting van de roerpen. Al deze deelen zijn bij het model aanwezig, als ook de zeilen: het schooverzeil met drie reven en twee bonnetten, het topzeil, de stagfok, kluihfok en jager, alsmede de druil aan het bezaansmastje. Ook bestond er voor stormweer een driehoek aan den grooten mast, de z.g. stormfok of spek- en appelfok.

Volgens le Comte was het eertijds zoo groote aantal in 1832 op 120 gedaald tw: voor Vlaardingen 78, Maassluis 18, Delfshaven 1, Zwartewaal 3, Enkhuizen 5, de Rijk 5 en voor Amsterdam 10.

Uit de zeer wijdloopige geschiedenis der haringvisscherij met de daarvoor gebezigde schepen wil ik enkel herinneren aan den traditioneele „buisjesdag" te Vlaardingen, de dag waarop de geheele haringvloot voor de eerste reis in zee ging onder uitgeleide van de bevolking op het havenhoofd. Hierop dichtte een Vlaardinger, Dr. Niermeyer het buizenlied (zie Hoogendijk) waarvan het eerste vers luidt:

Weer is de dag, 't aloude feest verschenen
Der vaad'ren lust, de vreugd van 't nageslacht
Weer zeilt de vloot naar 't koele Noorden henen

Waar de oceaan haar op zijn schoud'ren wacht
Daar, waar hij soms zijn breidelooze krachten
Vergeefs beproeft op Hitlands rotsig strand
Dat, hoog en steil, zijn worst'len blijft verachten
En pal zich heft, hoe fel zijn woede brandt.

De afmetingen van ons model zijn: lang 85, wijd 22 en hol 15 cM. Verder zijn er mij slechts twee bekend, waarvan een in verwaarloosden toestand in een verborgen oord, het andere als pronkstuk op eene plaats waar iedereen toegang heeft.

VLAARDINGER VISCHHOEKER

Plaat 44

De hoeker is evenals de buis een zeer oud visscherschip. De naam is ontleend aan het hoekwant of beug, waarnaar deze schepen vroeger hoekboot of hoekvaarder heetten. Eenige oude vermeldingen vindt men bij Hagedorn, o.a. eene van 1386 op pag. 80, alsmede op pag. 94 eene verwijzing naar Reygersbergen omtrent het visschen met kleine vaartuigen „die men pincken of houckboots noemt.” Veelvuldig leest men hierover in de oude en nieuwe mededeelingen in „Kroniek van Zeeland” van Smallegange.

Van die op andere plaatsen laat ik hier enkele volgen:

„De middeleeuwsche keuren der stad Brielle”, H. de Jager pag. 31: In de „Vorboden geleit in den jare 1346” worden in artikel 60 „scollescepe” en „hoecscepe” genoemd.

pag. 76: Bepalingen van 1492 uit het reglement van de vischmarkt: „Alle de houckers, incommende uuter zee mit vissche binnen der havene van den Brielle, zullen vercoepen binnen den taenhuyse van Ar. Jansze ende nergent anders, op de voorseyde boete.”

„En zal nyemant coepen nettevisch oft houckvisch up den stroom dan ten plaetsen voerseyt, up de boete van coeper ende vercoeper voerscreven ende op correctie.”

pag. 252: Ordonnantie van 1527 op het afslaan van de door hoekers aangebrachte visch: „Alzoe men bevindt, dat eenige houckers, hanghers ende diergelijcke scepen hemzelven vinden hier binnen de haven mit huere vissche”, enz.

„De oudste rechten der stadt Dordrecht”, J. A. Fruin, I pag. 206: Keuren, costumen en vonnissen uit de 15e eeuw, waarvan het jaartal niet bekend is: „waert sake dat een hoeker met cabbeljou te Dordrecht quame ende den scout eene cabbeljou sende.”

Van Loon behandelt in zijn Burgerl. Scheepsbouw de hoekers uit zijnen tijd waarbij hij de afbeelding geeft van een Vlaardinger vischhoeker, lang over stevens 22 el, wijd op zijn waterlijn 5,416 el en diep van onder de kiel tot aan het dek 3,611 el. Hij onderscheidt drie soorten: zooals deze met bun, een gelijksoortige zonder bun, kwee genaamd (reeds genoemd bij model 43 als eene buis zonder statie) en de koopvaardijhoeker (zie model 59). Hij zegt dat de gedaante reeds lang dezelfde is gebleven en sinds het jaar 1607 eenig in hare soort is. Hoewel mij voor dit nauwkeurig aangegeven jaar geen bepaalde aanwijzing bekend is, komt het mij voor dat dit in verband te brengen is tot den toenmaligen grooten bloei der zeevisscherij, dat men vermoedelijk inplaats van de tot dusverre gebruikte kleinere booten, een grooter en doelmatiger schip is gaan bouwen van het soort zooals de hoeker ons bekend is. Van Loon wijst op den „rondvlakken bodem, welke voor en achter vernauwt en voor scherp opwaarts gebogen is op een flauw gebogen slemphout, en achter door eene piek bij het roer scherp eindigt. De opheffing van den bodem voor loopt niet hooger dan het schip te water gaat, en zoo is het achter met de scherping der piek eveneens gelegen, waardoor de bezeildheid en weerbaarheid beide aanmerkelijk bevorderd worden." De kimmen zijn bijna cirkelrond terwijl de inval tamelijk groot is, waardoor het dek nauwer is dan de watergang. Later maakte men het voorschip onder water nog iets scherper; al deze eigenschappen maakten de hoeker tot een betrouwbaar schip, geschikt om juist in het ruwe jaargetijde het bedrijf op de Noordzee te kunnen volhouden.

Het hier afgebeelde, uiterst fraaie model is afkomstig van de oude en voorname rederijfirma H. Kikkert te Vlaardingen, het is de in 1845 gebouwde Hendrik Pieter, op de werf 's Lands Welvaren, door den bouwmeester A. v. d. Werf de Willigen. De hoofdafmetingen waren: tusschen de loodlijnen 70, wijdte op de waterlijn 18, holte van bovenkant vlak tot dek 10 Amst. voet. Het prachtige model beantwoordt geheel aan de bijbehorende constructietekening op schaal 1 : 44. Van Loon zegt dat het schooverzeil aan den onderkant 4 maal kon worden gereefd; bij het model zijn enkel de fok en de druil oud, de andere zeilen zijn bijgemaakt tijdens den korten tijd dat ik het in mijn bezit had, waarbij ik het grootzeil met twee bonnetten en drie reven naar Groenewegen navolgde. Het kenmerkende naast andere bijzonderheden is de bun, die zich van boord tot boord uitstreckte over eene lengte van 15 voet (bij den Hendrik Pieter) en ongeveer 5 voet hoog van af de kiel met in het midden een hals tot op het dek. Daar het zaadhout en een deel der spanten niet in de bun doorliepen moest de overige constructie, n.l. een zwaardere kiel en sterke bunschotten, zeer hecht zijn, het-

geen alles te zamen de hoeker belangrijk zwaarder maakte dan een buis van gelijke grootte.

Omtrent de inrichting van schip en vischwant, alsmede het geheele bedrijf leze men de levendige beschrijving van den heer A. Hoogendijk Jzn. De beug bestond uit eene samenstelling van lijnen die werden uitgezet tot eene lengte van 12 K.M. Volledig bestond zij uit 8 „bak“, de afstand van 840 vaam tusschen de 9 verankerde joonen (grootte dobbers) elk met een verschillende vlag of wimpel. De onderlinge afstand tusschen twee joonen bestond uit 20 op den bodem liggende beuglijnen, waaraan de sneuen met de hoeken zijn bevestigd.

Als aas gebruikte men prikken (*Petromyzon fluviatilis*, van de familie der lampreis) een soort aaltje dat te Vlaardingen werd gekweekt in het z.g. prikkenwater en levend meegevoerd in de speciale bakken die voorop het schip stonden. Zie omtrent de inrichting der beug en over deze prikken (lamprayen) de zooveel oudere vermelding in „Kroniek van Zeeland“, pag. 186. De volledige bemanning ter wintervaart bestond uit 12 à 13 koppen w.o. eenige merkwaardige benamingen, als de „omtoor“ die den kabeljauw bij de zoutvaart onthoofdde en de „prikkenbijter“ de jongste aan boord die de aasvischjes achter den kop moest doodbijten om het kronkelen te voorkomen. Daarna werden zij gesneden, in $\frac{3}{4}$ uur ongeveer 3600 aasjes; het tot op 't laatst toe levend houden was een meest noodzakelijk iets. Behalve voor de zout- en de verschvaart deden hoekers ook dienst als haringjager. Dit op zee overnemen van den haring uit de buizen, het z.g. ventjagen om de lading zoo spoedig mogelijk aan land te brengen, is bekend uit de 16e eeuw luidens eene keur van 1527 te Brielle, zie „De middeleeuwsche keuren der stad Brielle“ pag. 226: „Geordonneert bij den baillu ende gemeenen gerechte der stede van den Brielle, dat alle huedenaers, eemersscepen ofte andere, wat scepen dattet wesen moghen, liggende up vente van den vorschen harinck ende gebruyckende de havene van deser stede, dat nyemant, wye hij zy, hem en vervordere te vaeren up Maze, als eenige buysen mit vorschen harinck uuyter zee commen, tzy van waer dat zy zijn, dan een getyde van zes uren, naerdad de buyssen voorbygevaeren zullen zijn, tot dien eynde dat de gemeene coopman daerby nyet bedroeghen en zy, up een boete van 20 pd. Hollants, telcker reysse te verbeuren, teen derdendeel mijn genadighe heer, tander derdendeel der stede ende therde derdendeel den aenbringher, ende up correctie, anderen tot exemple“. Eene nog oudere verordening op het overnemen van visch, luidt: „Sal nyemant mit enen sweenhalse off mit enigen anderen scepe an enigen visscher varen, die uter zee compt mit vissche, eer die visscher sijn ancker geset

heeft off gemeert is binnen den cruce van der vischmarct, op een boete van 5 sc. Hollants, rechtevoort off te panden, also mennichwerven als hij eer an den visscher vaert, die ene helfte mijn heer, dander helft die stede". Hieraan gaat eene zelfde met iets andere bewoording vooraf van 1405 en als oudste de verordening van 1346: „Dat gheene sweenhalse an gheenen visser commen en sal, eer die visscher binnen cruce zinen anker gheleit heeft of ghemeerd is, op eene boete van vijf scell." Zie voor deze laatste drie op dezelfde plaats, pag. 69, 41, 25.

Voor de in 1527 genoemde eemerscepen verwijs ik naar mijne beschrijving van den ever, pl. 39.

Op de jagerij hebben diverse verordeningen bestaan, alsmede een monopolie hetwelk door de visscherij-wet van 1857 kwam te vervallen. Na 1892 is zij officieel niet meer uitgeoefend.

Aan het binnenkomen van den eersten jager herinnert het laatste vers van den buisjesdag:

Mag eerlang dan ons havenhoofd weerklinken
Van 't vreugdelied, als stad- en landgenoot
In 't blij verschiet de jagersvlag zien blinken,
En de eerst'ling naakt der kostbre haringvloot.
Dan wordt het feest, zelfs in de schaam'le woning,
En dubbel feest langs heel den havenkant,
Een feest zelfs aan den disch van onzen koning,
Dan wordt het feest in heel ons Nederland.

aldus bedoelende dat de eerste nieuwe haring aan de koninklijke familie werd aangeboden, welk gebruik — als ik wel heb — nog bestaat. Op de kade te Vlaardingen stond dan de sjees gereed om die ten spoedigst naar den Haag te rijden.

De hoeker is verdrongen door de uit Frankrijk ingevoerde en hier te lande gewijzigde en verbeterde sloep (zie nader onder Logger, pl. 46); de laatste hoeker werd in 1866 te Vlaardingen gebouwd, in de daaropvolgende jaren zijn zij echter spoedig en geheel verdwenen, de laatste werd in 1886 uit de vaart genomen. De heer Hoogendijk uit zijn gevoelens over het treurig aanzien der overgebleven rompen die dienst deden als aanlegplaats voor stoombooten, hetzelfde wat wij thans ondervinden bij den aanblik van de enkele bommen, evenzoo dienstdoende als aanlegplaats of zich bevindende in verren toestand van verval.

Evenzeer fraaie en complete modellen, van hetzelfde maaksel en de zelfde

schaal (¹/₂₀) bevinden zich in het raadhuis te Vlaardingen en ten kantore van de Doggermaatschappij, welke de heer A. Hoogendijk Jzn. mij in de gelegenheid stelde te bezichtigen.

Met betrekking tot de vroegere eigenaars van den Hendrik Pieter wil ik als curiositeit het bestaan van een gedichtje vermelden dat ik toevallig in mijn bezit heb. Het werd in 1839 door P. J. Kikkert te Vlaardingen uitgegeven ten behoeve van de achtergeblevene betrekkingen der verongelukten met de vischhoekers: de Willem Beukelszoon, de Zeemanshoop en Wisselvalligheid. De laatste twee regels met betrekking tot de vloot en hare bemanning, luiden:

Zij hebbe, o Vlaarding! dan uw liefde tot haar kroon,
Uw achting tot haar schat, uw trouw tot heldenloon!

KATWIJKER BOM

Plaat 45

In onzen tijd hebben wij geen ander schip zoo snel zien verdwijnen als de bom, die precies voor 20 jaren nog ten getale van meer dan 200 bestond. Dit schip van onze Hollandsche strandkust was wel het merkwaardigste van al onze visschersvaartuigen, behalve door andere bijzonderheden kenmerkte zij zich door de bekwaamheid om gemakkelijk op en van het strand te loopen en daar veilig te kunnen staan of in ondiep water te dobberen. Deze eigenschap dankte zij aan een zwaar stuk platten bodem, in het midden breed en naar de uiteinden toeloopend, waartegen de overnaadsche gangen aansloten. De algemeene vorm was vierkantig, met een breedte die nagenoeg de helft van de lengte bedroeg. De hoeken waren meestal vierkant soms met eenigen inval naar de stevens, in andere gevallen waren zij iets ronder, zooals bij dit model het geval is; dit waren echter onbeduidende verschillen vermoedelijk als oude gewoonte van de verschillende werven voortspruitend. Te Scheveningen, Katwijk en Egmond waren eertijds drie werven, te Noordwijk twee en een te Zandvoort.

Hoe oud de naam bom is heb ik niet nader onderzocht, hij wordt door Groenewegen gebruikt en is vermoedelijk opgekomen toen de bom in den loop der 18e eeuw is ontstaan als een grooter en gewijzigd soort uit de aloude strandschuit waaromtrent wij van de Egmonder pink eene volledige kennis bezitten. Naast zeer vele afbeeldingen van allerlei aard danken wij zulks aan de teekening en beschrijving bij Witsen. Deze pink was kleiner en ronder dan de bom, zij had ook het vlakke gedeelte in den bodem, val-

lende stevens, was overnaadsch en grootendeels open, enkel met eene plecht voor en achter met gangboorden tusschen beide.

Aan het uitvoerige bestek op pag. 168 ontleen ik de hoofd-afmetingen: lang 35, wijd op de marsbank 12 en op die plaats hol 3 voet. Tegen die marsbank of doft stond de 48 voet lange mast die een razeil voerde, terwijl een fokkemast van 12 vt, hellende 2 vt. 7 d. vlak achter den steven stond, een weinig aan S. B. van midscheeps.

Witsen geeft hierbij tevens eenige aanwijzing voor de Zeeuwsche pink als voor en achter beter opgeboeid en van onderen niet zoo plat. Van deze pinken en pinkvaart leest men veel in de beschrijvingen van Zeeland, o.a. eene verordening 1608 in „Kroniek van Zeeland”, Smallegange pag. 177.

Omtrent het voorkomen van de pink in Holland vindt men veel in „Informacie upt stuck der verpondinghe van 1514” waar zij voorkomt in de vermeldingen die ik reeds noemde bij de bespreking van de buis, pl. 42. Nog eenige gevallen zijn:

Zandvoort: „Zy seggen, dat zy hem generen mit visschen ter zee; ende reeden ter zee 10 pincken ende 2 harinckscepen, die tot Haarlem thuyt behoeren, ende hadden over 10 of 12 jaeren 14 pincken ende 12 harinckscepen.” Ter Heide: „Zy seggen dat de inwoenders van der Heyde hem generen mit-ter zee te vaeren mit cleyne boetkens omme scholle, bollick ende dieergelijcke, ende hebben omtrent 10 pincken ende 3 ofte 4 schuytkens.”

Egmond: „Zy zeggen, dat zy hem generen ter zee mit visschen, ende hebben in als 25 slabuyssen ende harincksceepkens, ende 25 of 26 pincken.”

Vlieland: „Zy seggen, dat zy hem generen in als mit visscherie, ende hebben omtrent 12 pincken, die vaeren om schol, scelvisch ende cabbeljau, 3 Rijn-scepen die om vracht varen overall, ende hebben noch eenen halven boyer, die oostwaerts vaert om cooimanscip.”

In v. d. Laan's „Groote Visscherij” zijn fraaie afbeeldingen van Egmonder pinken of soortgelijke als een „dubbelde zeeschuyt” die uitgerust wordt tot de haringvisscherij en „een dubbelde strandt- of zeeschuyt op de neeringh” achter de netten liggende met gestreken masten. Ook kennen wij Zeeman's ets „schol-schuyties, of pinckies” blijkbaar een kleiner soort met slechts één mast. „Pink” of „pinkschip” was in de 18e eeuw ook de benaming voor een geheel ander Nederlandsch vaartuig nl. zeker soort als fregat getuigd zeeschip met rechtstandigen voorsteven als een Groenlandvaarder, van achteren rond met een breede bovenspiegel waarin eene rij vensters. Zie de twee afbeeldingen bij Groenewegen.

Middels de Egmonder pink kunnen wij aangaande de kustvisscherij tot diep in de middeleeuwen doordringen. Vroegere historieschrijvers vermelden dat

Egmond aan Zee ontstaan is uit eene vestiging van een klein aantal arme menschen die van Walgerius, die in 977 heer van Egmond werd, toestemming tot het uitoefenen der visscherij kregen. Nader vindt men hierover in „Beschrijving van den dorpe Egmond aan Zee en deszelfs tegenwoordige toestand" door Gijsbert Boomkamp 1743. Aan deze toestemming was de verplichting verbonden van den „tienden visch", dat uit elke tien er één aan de abdij te Egmond-binnen ten goede kwam. Deze gewoonte, later genoemd de „hofvisch", bleef tot 1436 een belangrijke bron van inkomsten van deze stichting. Terloops zij herinnerd, dat de abdij in 1572 door de mannen van Sonoy werd verwoest.

Ook te Katwijk aan Zee had het huis van Wassenaar, als bezittende de heerlijkheden van beide Katwijken, het recht van den „besten visch" of „hofvisch." Zoo moest van een „tal" of 240 schollen een „snees" of 20 stuks worden afgegeven, van 100 schelvischen 4 uit de beste en 1 op de 20 kabeljauwen. Nadere bijzonderheden met het volledige reglement, alsmede oude vermeldingen van pinken en zeeschuiten zijn te vinden in „De Katwijken" door Adrianus Pars 1745.

Egmond was langen tijd een visschersdorp van beteekenis, in 1743 waren er 33 à 34 schuiten, in 1899 nog slechts 3, daarna geen meer. Zoo ook met het noordelijker gelegen Petten, dat in 1750 17 schuiten had, 9 in 1797 en 1 in 1847.

Le Comte beschrijft de „Zijdsche bom of visscherspink" naar de grootte onderscheiden in schuiten van 10, 11 en 12 boorden, destijds — omstreeks 1830 — waren er 81 te Scheveningen waarvan 6 ten oorlog uitgerust op de Zeeuwsche stroomen, 9 te Katwijk, 13 te Zandvoort en 24 te Egmond. Konijnenburg geeft de sterkte der bommenvloot van 1899 tot 1905 uit het „Verslag der Zeevisscherij" t.w.: Scheveningen 217—140, Katwijk 67—66, Noordwijk 15—5, Egmond 3—0, IJmuiden 1—0; te zamen 303 tegen 212. Na 1905 is het aantal steeds afgenomen doordat de loggers, sloepen en ook de stoomvaartuigen steeds meer de overhand kregen, als tevens door den aanleg van groote visschershavens te Scheveningen en IJmuiden. Kort daarvoor had de Kerstmis-storm van 1894 eene hevige verwoesting aangericht onder de Scheveningsche bommenvloot die aan het strand was opgelegd, waarbij vele door het op- en tegen elkaar werpen vernield of ernstig beschadigd waren. Het druk gewoel van zomergasten in al deze oude visschersdorpen teekent zich merkwaardig af tegen het voormalig bedrijf der oorspronkelijke bevolking. Welk een aanblik gaven de forsche schuiten niet aan het strand met de bruin en geel getaande zeilen, de droogende netten en de op vaste plaatsen aangebrachte beschildering aan den romp, aan weerszijden van het roer

een wit hart of een klaver, rood wit en blauwe banden aan voor en achter steven, aan het roer en om den witten masttop en gaffel, de blokken (uitsluitend gestropte) ook steeds rood, blauw of wit. Ook de buitenste rand van de kribben op het voorschip was beschilderd met krullen of dergelijke versiering.

Deze tijd is echter voorbij, want sedert de havens in gebruik waren genomen, kwamen de schepen niet meer op het strand. In 1914 waren er nog maar enkele bommen in de vaart en tijdens den wereldoorlog zijn deze laatste er uit genomen. Het treurig overschot van onze bommenvloot kan men nog zien hier en daar verspreid hetzij als wrak in diep verval ergens in een uithoek bij een werf of als aanlegplaats. Men gevoele dan als de heer Hoo-gendijk bij het aanschouwen der laatste in gelijken toestand verkeerende hoekers en „wende het hoofd af”. Leerzamer, waarbij de fijngevoeligheid niet minder hoeft te zijn, is het echter om de schepen juist goed te bekijken al is het vervlieden van hun vroeg^{er} welstand droevig.

Eene flauwe herinnering leeft nog voort in de twee garnalenbootjes op het strand te Zandvoort. Dit zijn kleine pinken die achter den mast open zijn met een gangboord. Op den vloer tegen de zijanten zijn de kribben voor de visch, evenals zulks bij de Egmonder pink was. Het voornaamste verschil met de bom bestaat daarin, dat de scheepjes van achteren plat zijn, overigens zijn zij hetzelfde. Ook hebben zij wegens de geringe afmeting geen druilmast, daarentegen een lange giek die een stuk buiten het schip steekt. De twee Zandvoorters zijn de overgeblevene van vijf die er in 1916 waren, de andere werden verkocht naar Katwijk of Scheveningen waar men er ook nog eenige aantreft. In 1916 heb ik het waargenomen in Zandvoort door den bejaarden scheepstimmerman E. van Duyvenbode een getrouw model van zoo'n scheepje te laten maken. Het was de ZV 4. „De jonge dochter Dirkje” zooals men het thans kan zien in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum.

Met betrekking tot dit zeer merkwaardige visschersvaartuig als directe nakomeling van de eeuwenoude strandschuiten acht ik het van belang dat een der nog aanwezige exemplaren wordt aangekocht om in museumbezit bewaard te blijven. Het scheepje zou voorloopig opgeborgen kunnen worden om later een plaats te krijgen in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, te zamen met de zich in bezit daarvan bevindende trek- en roeijachten, wanneer eens een ruimer gebouw de tegenwoordige, voorloopige huisvesting moge vervangen.

Toen het niet meer noodig was de bommen op het strand te laten loopen heeft men in 1900 en daarop volgende jaren een klein aantal met een gewone kiel gebouwd en tevens minder vierkant van vorm. Men noemde ze

„loggerbom”, een model daarvan was in de afdeeling Scheepsbouw der Entos-tentoonstelling.

Konijnenburg geeft in deel III de teekening van een bom van 12 M. lang en 6 M. breed, alsmede van een garnalenbootje zonder bun (zooals te Zandvoort) van 7.10 M. bij 3.20 M., en een met bun van 7.50 M. bij 3.85 M. Het bom-model van het Nederl. Museum werd in opdracht te Katwijk in 1907 vervaardigd op $\frac{1}{20}$ der ware grootte.

VLAARDINGER LOGGER

Plaat 46

De logger is thans het voornaamste zeilvaartuig van onze Noordzee-visschersvloot.

Hoewel de sloep dicht aan den logger nabijkomt zijn het verschillende schepen, beide zijn van Fransche afkomst en eerstgenoemde het langst bij ons in gebruik. De Fransche „chaloupe” deed hare intrede toen de buizen en hoekers nog in goeden doen waren; zij was van ongeveer gelijke grootte als deze, door haar scherp voorschip zeer bekwaam om bij den wind te zeilen en hierdoor geschikt voor de beugvaart. Zij verdrong spoedig de ronde Hollandische schepen als de Zwartewaalsche gaffelaar en de bezaanschuiten van Middelharnis en Pernis; ook te Vlaardingen werd zij in gebruik genomen, alwaar op de lijst der werf „’s Lands Welvaren” de eerste vermeld staat in 1819, lang 19 el 8 palm 6 duim, wijd 5 el, 4 p. 9 d. hol 2 el 9 p. 8 d. Het oorspronkelijke tuig, een grootzeil met boom, werd wegens zijn onhandelbaarheid spoedig gewijzigd door het zeil in te korten onder toevoeging van een bezaansmast, hetgeen veel beter voldeed, vooral toen men de platte spiegel door een overhangende verving.

De sloepen van Middelharnis die een kottertuig voerden, werden door van Loon (Burgerl. Scheepsb. pag. 63) als het weerbaarst gehouden. De heer de Groot, assistent aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum vervaardigde onlangs op oude gegevens uit deze plaats zoo eene sloep van het model als zij naar haar Fransche oorsprong was: recht van strook, laag in de kimmen, rechtstandige achtersteven met platte spiegel, getuigd als kotter.

Toen in 1866 de Fransche logger in onze visscherij verscheen, maakte men de sloep steeds meer aan deze gelijk, zoowel in het achterschip en, gelijk de heer Hoogendijk dit uitdrukt, door den „meer sluiken scherpen voorboeg” en hoogere kimmen (De grootvisscherij op de Noordzee, pag. 61).

De logger is in onze visschersvloot gekomen toen in 1866 de heer A. E. Maas,

directeur der te Scheveningen gevestigde „Nederl. Maatschij. tot Expl. van Zeevisscherijen De Toekomst“, te Boulogne sur Mer, het jaar der visscherij-tentoonstelling aldaar, een „lougre“ of „chasse-marée“ bestelde, om te trachten dit schip, dat door zijne zeewaardigheid, snelheid en laadruimte in Frankrijk goed voldeed, bij ons in te voeren.

Het schip werd „Scheveningen“ gedoopt en had als nieuwigheid eerst het vooroordeel en den tegenstand der Hollandsche visschers te overwinnen. De uitkomst was verrassend, waarop de schipper Leendert Spaans die met dit schip in zee had willen gaan een gouden horloge kreeg, met inscriptie over dit „eerste vischloggerschip in Nederland“. („Ontw. van de Nederl. haringvisscherij in den loop der eeuwen“ door Joh. E. Tillema, in het tijdschr. „Het Nederl. Zeewezen“ 1916—17).

Deze logger, „de Fransche“ genoemd, voerde het oorspronkelijke driemast-tuig, waarvan de twee groote strijkend en een kleine achtermast, alle met een emmerzeil. Deze benaming gebruikt Hoogendijk, aldus in overeenstemming met J. C. Pilaar („Schip en tuig“, 1838) in diens beschrijving: „Loggers zijn vaartuigen met drie of twee masten voerende emmerzeilen, die veeltijds voor kapers of smokkelaars worden gebruikt. De emmerzeilen zijn met hun bovenlijk aangeslagen aan eene ra, waarop het val, op een derde van de voornok af, is opgestoken. Met dit val wordt het zeil aan lij van den mast opgeheschen, de hals wordt middenscheeps, op den steven of op het loefboord vastgezet en de schoot aan lij achteruitgehaald; zijnde het voorlijk van eene boelijn voorzien. Deze vaartuigen voeren dikwijls een druilmast, geheel op het achterschip, in beugels tegen het hek opgesloten; en daaraan een druil, zijnde een emmerzeil waarvan de hals bij den mast vast staat, terwijl de schoot uitgehaald wordt op eene achteruit stekende spier of papegaaistok, met een bakstag aan wederzijden gesteund.“

Niet alleen de druil maar ook het voorzeil werd veelal met den hals aan den mast vastgezet, dit waren dus z.g. loggerzeilen, in onderscheid tot het eigenlijke emmerzeil dat als zuiverder langscheepsch razeil door voorlijker plaatsing van den hals meer doek voor den mast heeft.

Een loggerzeil is derhalve aan te merken als een emmerzeil van bijzondere snit en met bovenbeschreven vastzetting. In overeenstemming hiermede spreken mannen van de praktijk uit onze marine van emmerzeilen en van een loggertuig in het andere geval.

Het Louvre bezit het model van een „lougre de 1775, navire corsaire“, een bewapende logger aldus getuigd; fokkemast kort achter den steven met z.g. loggerzeil, groote-mast met emmerzeil, druilmast tegen het hekwerk met z.g. loggerzeil aan de papegaaistok. Op fokke- en groote mast een steng aan den

achterkant, bij den druilmast aan de voorkant. Aan elk dezer stengen een emmerzeil met het voorlijk op $\frac{2}{3}$ tusschen de nok van de ra en den mast; buitendien een zeer lange boegspriet met kluiver.

Naast ons gewone emmerzeil hebben wij het doorgesnedene, het modeltuig der marinesloepen waarvan ik reeds gewag maakte op pag. 59. Waar ik aldaar van Fransche en Belgische driemastige vischsloepen spreek, bedoelde ik daar feitelijk loggers mede.

Nog in hetzelfde jaar dat de „Fransche logger” was gekomen, bestelde „de Toekomst” een van 76 voet bij de werf „'s Lands Welvaren”, die als eerste in Nederland gebouwde den naam „Hollander” kreeg.

In 1867 volgden er weer twee voor dezelfde reederij, elk van 71 voet en spoedig ook voor andere.

Het Fransche vaartuig was later bekend als de M. A. 35.

Deze oudste loggers voeren onder verschillend tuig, sommige met het oorspronkelijke, andere met gaffels; spoedig echter kwam het kottertuig met den bezaansmast in gebruik.

Na de invoering van den logger is de sloep zeer daaraan nabij gekomen door de reeds door mij genoemde wijzigingen in bouw en gedaante.

De wijdtte was bij gelijke lengte (meestal $77\frac{1}{2}$ voet) bij beiden even groot. Het grootste verschil was de bun, waarvoor de sloep evenals de hoeker eene bijzonder hechte constructie behoeftte, voornamelijk een 2 duim dikere kiel en sterke schotten. Ook de diepte bedroeg $12\frac{1}{2}$ voet, tegen 11 bij den logger. Later is men ook de logger zwaarder gaan bouwen, zoodat hij daarin ongeveer met de sloep gelijk kwam. Verder bestaat er verschil in de constructie bovendecks, want bij de sloep ligt van de twee aangesloten berg-houten het eene boven, het andere onder het dek, zoodat de spuigaten door de verschansing en het berghout geboord zijn; bij den logger daarentegen ligt het geheele berghout onder het dek, zoodat het water door spuigaten of open stukken daaroverheen loost. De sloep heeft verder eene zware verschansing, bestaande uit buiten- en binnenbeplanking, afgesloten door het pot-deksel, terwijl bij den logger de waterdichte afsluiting op het dek onder de verschansing plaats heeft en deze enkel uit eene buitenhuid met reeling bestaat. Omtrent de verdere ontwikkeling van sloepen en loggers en hun overgang tot den stalen bouw, waarbij de overhangende spiegel van vierkant in rond veranderde, wil ik enkel mededeelen dat omstreeks 1880 de eerste ijzeren loggers met bun werden gebouwd en in 1891 door de toen onder directie van den heer A. Hoogendijk Jz. opgerichte „Dogger Maatschappij” de bun-chaloup „Voorlooper” VL 146 in de vaart kwam, het eerste stalen zeilschip ter beug- en haringvisserij (25e jaarverslag der Dogger Mij. 1916).

Het geheel op schaal gebouwde en in alle bijbehooren complete model van het Nederl. Hist. Scheepv. Museum is dus een oude houten logger met overhangende spiegel, nog voerende een mast met schietende steng, vóór later algemeen het lage tuig in gebruik kwam. Dit zeer fraaie model, de VL 195, genaamd „Pieter“, is evenals de hoeker afkomstig van de Vlaardingsche reederij H. Kikkert.

De afmetingen zijn: lang 102, wijd 28, hol 10 c.M. zoodat het is vervaardigd op $\frac{1}{20}$ der ware grootte. Andere, waaronder ook sloepen met schoenertuig, zijn in de verzameling der familie Hoogendijk, alsmede nog eenige loggers in bovengenoemde museum en het Maritiem Museum „Prins Hendrik“ te Rotterdam.

MARKER WATERSCHIP

Plaat 47

Ofschoon het hier afgebeelde waterschip wegens den bijzonderen dienst waarvoor het werd gebruikt, geen visschersvaartuig is, behoort het niettemin tot dit hoofdstuk aangezien de waterschepen in de 16e en 17e eeuw en in zeker aantal ook in de 18e eeuw wel visschersschepen waren. In de geschiedenis leest men voortdurend van deze schepen op de Zuiderzee, die ook bewapend aan de diverse krijgsbedrijven deelnamen.

Ook in Zeeland had men ze, o.a. genoemd in een plakaat van 1608 op de platvisscherij (Cronyck v. Zeeland, Smallegange pag. 178) waarvan mij niet bekend is of deze van hetzelfde soort waren als die der Zuiderzee. Verder waren er twee geheel andere die eveneens waterschepen heetten, door Witsen pag. 170 aldus beschreven: „Waterschepen, zoowel die versch water voor de Brouers haelen, als die in zee zout water voor de Zoutkeeten pompen: De eerste zijn zeer plat, en wanneer geladen zijn, staen ze geen voet boven 't vaerwater, zijn voor en achter opgezet, en het Reehout is met gaten doorboort, waer bij het buitenwaeter door loost. Zijn rontom wel dicht gedreven, waeter laet men onder door een gat in, dat met een prop gestopt wert. De tweede zijn Smacksche wijze opgebout, met een gaffel“, In volle overeenstemming hiermede vereenigt Zeeman beide in ééne ets: „een waterschip voor d' soutketen“ met staand gaffeltuig, en „een brouwers water-schuyt“ getuigd met emmerzeil en fok.

J. ter Gouw „Geschiedenis van Amsterdam“ V pag. 437, zegt onder verwijzing naar archiefstukken dat de brouwers het water van Abcoude haalden, waarvoor aldaar in 1531 de bruggen verwijd waren; omdat dit water weleens brak was wilde men 't verder zoeken, van Kokkengen waarvoor echter de nauwe

vaarten en het Woerdensche verlaat een bezwaar waren. Daarop ging men het uit den Haarlemmermeer halen, waarvoor de stad twee zeilschepen bezorgde die daar water innamen en dit aan den Overtoom in de brouwersschuiten stortten. In lateren tijd kwam het van de Vecht, waaromtrent Wagenaar „Geschiedenis van Amsterdam” I pag. 596, mededeeling doet van het voornemen in 1656 om eene vaart van het Gein naar Nichtevegt te graven, wat echter niet werd uitgevoerd, zoodat de schuiten hun gewonen weg door Weesp bleven volgen. Hieraan herinnert de bekende fraaie prent „Wintervreugde op den Amstel en 't gaan des ijsbreekers en der waterschuiten” door Tileman van der Horst, bij Petrus Schenk 1757; deze ijsbreker, een zware vierkante platte schuit met ijzer beslagen, werd door de brouwers onderhouden en wegens het in dit geval zeer zware ijs door ongeveer 40 paarden getrokken.

De bedoelde visschersvaartuigen waren dus geheel andere waterschepen; van af het profiel van 1606 komen zij op vele afbeeldingen van onze haven voor o.a. op de kaarten van Balth. Florisz. en op het prachtige IJ-gezicht van 1686 door W. v. d. Velde (Rijksmuseum). De schepen waren blijkbaar een soort op zich zelf, toen zeker reeds lang bestaande en onveranderd gebleven tot hun uitsterven in 1827. Men ziet ze op deze afbeeldingen voor anker liggen, hun netten drogende en op den mast de palmpaasch, door Le Comte beschreven als een sieraad met een Hollandsch vlaggetje waarboven haantjes, hennetjes en leliën. De romp is bijzonder door zijn zuivere ronding, vol en breed van voren en achter zeer weinig schip, alsmede door den rechtstandigen voorsteven en gemis van zwaarden.

De waterschepen danken hunne beteekenis en bekendheid aan het bijzondere gebruik waarop ik in den aanvang doelde, n.l. het slepen van schepen en later in hoofdzaak van zeekameelen over de ondiepte van het Pampus. Voor wie het niet mocht weten zij gezegd dat dit de toegang van de Zuiderzee tot het open Y was, thans nog bekend door het fort midden in het water ter hoogte van het Muiderzand. De ondiepte maakte het voor groote, diepgeladen schepen onmogelijk om naar Amsterdam op te varen zoodat zij in het Marsdiep of het Vlie de lading geheel of gedeeltelijk in lichters overdeden, waarvan ik reeds gewag maakte bij de bespreking van het veronderstelde kaag-model (no. 21) mede in verband tot artikel 20 van het Amsterdamsch waterrecht van 1413: „Een scip dat quame int Marsdiep of int Vlye, dat also diep ghinghe dattet hier niet opcomen en mochte, ende wonne men dan lightscepen, wat die costen, dairaf soude tscip betalen die tweedeel ende tgoet dat derdendeel. Mer wair dattet scip hier niet op en quame, zo zoude tscip die lightscepen allene betalen ende loenen”. (Eerste Prive-

legieboek, zie „Rechtsbronnen v. Amsterdam”, Joh. C. Breen pag. 623; ook ter Gouw „Gesch. v. Amsterdam” II pag. 186).

Zoodoende was het Pampus een voortdurende zorg en bedreiging waartegen het gemeentebestuur door strenge bepalingen waakte, krachtens een octrooi van 6 April 1526 van Karel V tegen het werpen van ballast aldaar, ter welker controle soms een wachtschip werd gelegd (ter Gouw, Gesch. v. Amsterdam V pag. 27) alsmede door het keizerlijk plakaat van 21 Febr. 1544, voorschrijvende dat de schepen niet dieper geladen of geballast mochten zijn dan $5\frac{1}{4}$ Holl. el, dat zij door den paalmeester gepeild moesten worden en geen ballast op het Pampus mochten uitwerpen hetgeen „diversche schipperen in der nachte en anders bij ontijden” deden „contrarie den octroye bij der Keyserlijcke Maj. dese Stede verleent”. Op 19 Febr. 1562 werd eene premie van 50 gulden ingesteld op het bekeuren van eenen overtreder (Handv. van Amsterdam I pag. 352).

De waterschepen maakten er hun werk van om sleepdienst te verleenen aan groote schepen in dit voor hen zoo lastige vaarwater. Als een enkel geval, en niet het meest alledaagsche, noem ik de vermelding in het „journael oft dagh-register” der tweede vloot naar Indië die in Maart 1598 van Amsterdam en 1 Mei van Texel vertrok: „De 13 Martius zijn wij van Amsterdam ghegaen, ende den 29 dito zijn de groote schepen door drie Waterschepen over Pampus ghesleept”. (1e uitg. 1602 Univ. Bibl. Amsterdam). Verscheidene uitvindingen om het Pampus uit te diepen en groote schepen daarover te brengen, zijn aanschouwelijk voorgesteld op de zeldzame prent van den architect C. Meyer, getiteld: „Verscheyde aanwijzing van bequame middelen, om Oorlogs-, en geladen Koopvaardischepen, heen en weer, over 't Pampus, en andere Drooghten, te halen, als ook door alle Zee-gaten, tegen den windt, uyt, en in te doen zeylen”. Het zijn in hoofdzaak netten en ploegen om de modder los te werken en op te halen, een baggermolen, diverse middelen om schepen te lichten door kleinere langsij te bevestigen, die eerst bezwaard en daarna verlicht moesten worden, het gebruik van ledige vaten, een drijvende hefboom om het achterschip op te werken, alsmede een soort droogdok. De prent is in de collectie S. van Gijn te Dordrecht, het Kon. Oudheidk. Genootschap te Amsterdam en gereproduceerd in „Amsterdam in de 17e eeuw”. Vermoedelijk dateert zij van kort voor de uitvinding der bekende scheepslichters „de wanschepzels, om datse een wonderlijke figuur hebben, maar anders om hare lastdragende vermoogens gemeenlijk kameelen gezeid”. Aldus van IJk, die evenals Allard „Nieuwe Hollandse Scheepsbouw”, tweede deel 1705, de afbeelding en beschrijving geeft van het in 1688 door den Amsterdamschen burger Meeuwis Meindertsz.

Bakker uitgevonden scheepskameel, waarbij zij mededeelen dat men zich te voren van ledige aan elkaar gebonden vaten bediende. Commelin „Beschrijving van Amsterdam” pag. 1223 vermeldt dat in 1690 de eerste schepen van deze lichters gebruik maakten, o.a. in April de driedekker „Princes Maria” van 92 stukken, 170 voet lang en 16 voet diepgang, alsmede (pag. 1197) dat in 1672 de oorlogsschepen over Pampus werden gevoerd doordat men daar groote kisten onder bracht die voor dit doel gemaakt waren. Het kameel bestond uit twee helften die van onderen door kabels verbonden waren welke van den binnenrand van den bodem door het inwendige middels kokers naar de windassen op het dek liepen. De buitenkant van elke helft was recht en de binnenkant gefatsoeneerd naar den vorm van het schip, zij hadden inwendig 8 afdeelingen elk met een water-inlaat en twee pompen. De opheffing geschiedde door het schip tusschen de volgelopen helften te brengen, waarna deze door de kabels stijf tegen elkaar werden getrokken en leeggepompt; de lengte bedroeg 127 voet en elke had aan de buitenhoek een roer. Aldus kon men groote en geschutzvoerende schepen 5 à 7½ voet lichten en veilig over de ondiepte brengen. Dit geschiedde onder eigen zeilkracht met hulp van slepen of boegseeren door eenige waterschepen waarvan het eerste de sleeptros om den mast vastmaakte, eenige meters achterwaarts met een ophouder naar den hommer; onderling maakten de schepen op elkaar vast. Over deze Marker waterschepen die van dit slepen een bepaald bedrijf maakten, leest men uitvoerig bij P. le Comte „Schepen en vaartuigen” waaruit ik als voornaamste het volgende ontleen. Voor den waterstand op het Pampus geeft hij 9 voet met laag-water, 10½ met hoog en 13 voet met buitengewoon-hoog-water. In den beginne geschiedde het slepen als particuliere onderneming waaruit zich twee compagnieën of reederijen vormden, de groote met 15 en de kleine met 3 schuiten. Eerstgenoemde was door een contract van 1741 met de Admiraliteit en de O. I. Compagnie verbonden waarvoor zij op den steven eene blikken plaat met het wapen der Admiraliteit voerden, later ook als merk in het zeil; de kleine compagnie sleepte alle soorten andere schepen. In 1756 had Marken 13 slepers, in het begin der 19de eeuw kwam het bedrijf in geldelijke moeilijkheden waarvoor het Gouvernement in 1802 het beheer op zich nam en daarbij 5 commissarissen werden aangesteld, 2 van het Gouvernement, 2 van de Compagnie en 1 van den Koophandel. Door afkeuring en door nieuwen aanbouw werd het getal weder op 18 vaartuigen gebracht, met name de Neptunus, de Mercuur, Marken, Amsterdam, Y-stroom, Zephier, Europa, Zeepaard, Papenbraak, Boreas, Zeevaart, Dolfijn, Vigelantie, Aurora, Noordzee, de Sleper, de Bruinvisch en de Zeemeeuw. De naam stond in het zeil, zoodat ons

model „Zeevaard” als een van deze is aan te merken. In den Franschen tijd waren de schepen eenige jaren bewapend, van 1811 tot 1813 waren de meeste opgelegd en enkele in dienst van de Marine; onder het bewind van koning Willem I werden zij weder in hun bedrijf hersteld. Waren er in 1824 en 1825 reeds 6 schepen gesloopt, de opening van het Groot Noord-Hollandsch Kanaal in laatstgenoemd jaar maakte een einde aan het bedrijf der zee-kameelen en waterschepen, tengevolge waarvan de laatst overgeblevenen in 1827 als sloopers verkocht werden. Na dien tijd werden buiten omkomende schepen door gewone Marker botters gesleept.

Le Comte geeft verder bijzonderheden over bouw, inrichting en tuigage. De lengte bedroeg 60 à 70 voet, de wijdt 20 à 22½ en de holte op het boord 9 voet 10 duim. Naast de slepers bestonden in de 18e eeuw ook waterschepen voor de vischvangst te Hoorn, Zaandam, Marken en Uitdam; van eene zoodanige, met bun, is een model in het Nederl. Museum. Het hier gereproduceerde heeft geen bun — de gaten ontbreken althans — zoodat misschien deze later aangebouwde enkel voor het slepen en niet voor vischvangst waren ingericht. Niettemin zegt Le Comte dat men de bun liet volloopen wanneer zwaar gezeild moest worden, waaruit niet volkomen blijkt of zij steeds eene hadden. De zeilen waren het sprietzeil, een stagfok die met den schoot tot aan de roef kwam en een smalle breefbok die bij het slepen werd gebruikt. Eene eigenaardigheid van het tuig was „de gordijn”, eene schering van 6 touwen die zich van een blokje onderaan het stag uitspreidde naar het voorste hoofdtouw, aldus een steun aan de fok gevende, wat men bij stevige koelte deed. Vermoedelijk had dit zijn reden wegens den winddruk bij een zwaren sleeplast. Bij dit model en bij een ander waterschip in het Nederl. Museum zijn aan het voorste hoofdtouw nog de uiteinden van deze schering, die inmiddels daar verdwenen is, waar te nemen. Het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum bezit echter een groffer model waarbij zij voorkomt, niet aan het stag, maar aan weerszijden daarvan vastgezet. Ook de waterschepen op de kaart van Balth. Florisz. en Zeeman's „waterschip of Zuyzerse visser” hebben „de gordijn”.

In „Informacie upt stuck der verpondinghe van 1514” zijn de schepen van het Waterlandsche dorp Zuyderwoude opgegeven, tijdens en vóór het tweede tijdperk van den Gelderschen oorlog: „Zij seggen dat zy hem generen ter zee, oost ende west om huire; ende daer vaeren 6 coopvaarders af, daer der hem maer 1 of toe en behoort, ende dandere behoeren thuis te Amsterdam ende elders, ende hebben 3 cogge ende 3 waterscepen die aldaer thuis hoeren; ende omtrent 8 of 10 jaeren, herwaerts voor de oorloge hadden zy 18 groote scepen, 10 coggescepen ende 22 waterscepen”.

Uit dien zelfden tijd is het bevel in het Keurboek B van Amsterdam toen men in Dec. 1504 den aanval op Waterland afwachtte, fol. 81 verso: „Soe ist dat dairomme den heer ende gerecht gebieden ende bevelen, dat alle der waterscepen, wesende in den gebiede deser stede, van stonden an zullen wesen zeylrede voor den boem deser stede ende hem daer rede houden ter tijt toe dat men anders doet weten" (Rechtsbronnen der stad Amsterdam, Joh. C. Breen pag. 416).

Zoo dicht bij de Amsterdamsche palen zijnde, maak ik hiervan gebruik om ter aanvulling van mijne mededeeling omtrent het oorgat (zie pag. 73) te vermelden dat deze naam ook voor de doorvaarten in de palengording diende, zooals blijkt uit een artikel in de daarvoor afgekondigde keur, zie Keurboek A, 1e gedeelte, 1413: „Neymant en moet bij nachte comen binnen der stede van Aemstelredamme, anders dan ten principalen poirthuysen, als upt eynde van der Kerckstrate, van der Windmolenstrate ende van der Bijndwijck, of totten oirgaten van den palinghen, dair die waterboemen an legghen by 5 lb Hollans. Dit sal staen tots gherechts pruevinghe" (Rechtsbronnen, pag. 27).

Andere oude vermeldingen van waterschepen vindt men in „Handvesten van Amsterdam" bij de bepalingen van 1559 voor de visscherij op de Zuiderzee en van 1594 voor die in het Y (I pag. 21 en 23) alsmede in het reglement voor de vischmarkt van 1530 (II pag. 809).

Het hier afgebeelde model bevindt zich thans in bruikleen in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, het is lang 43, wijd 14, hol 7 c.M. hetgeen dezelfde verhouding is als in de afmetingen bij Le Comte en gelijkstaat met 1/40 der ware grootte.

TOCHTSCHUIT OF DRIJVER

Plaat 48

Bij Witsen pag. 170 komt de volgende beschrijving voor: „Togt-schuiten of Drijvers zijn visschers die hunne netten in het Y en Zuiderzee met zware stocken achter uit steeken en na laten drijven. De vis zij levendig in bonnen houden, welke midden in 't ruim staen, daer het water door gaten in komt spoelen. Deze zien weer nog wint aen, zijn breed van borst, dick van inhouten, wijd, en leggen plat op het water, het vlack rijst weinig, achter staet een roef, die een weinig verheven is". In het Bijvoegsel pag. 32 voegt hij hieraan toe dat in 1598 bij Amsterdam 37 van deze drijvers werden gevonden.

Het model beantwoordt dus zeer aan deze beschrijving en komt geheel over-

een met de scheepjes op Zeeman's ets „Tochtschuyten of Sparendammer visschers" die gelijk het model niet de door Witsen genoemde roef hebben. Evenmin is dit het geval bij een drijver op Abraham Storck's „reede van Enkhuizen" (Rijksmuseum no. 2266).

Tochtschuit was eene nieuwere benaming voor „togenaer", door Witsen pag. 511 genoemd als „visschepen oulinx hier gebruikelijk" alsmede bij Velius „Cronyk van Hoorn" 1604 pag. 93: „1513 In Julio quamen sy voor Hoorn en namen elf arme visschers, die met haer Togenaers of Visscheepkens t'Zee ghevaren waren om te visschen".

Met betrekking tot dit tijdperk der Geldersche oorlogen gaf ik reeds bij de beschrijving van den ever (pag. 217) de vermelding van tocheners of kleine visschersschepen. De verklaring in het „Middel Nederl. Woordenboek" van Verwijs en Verdam luidt voor tochner, toichener of togenaer: „visscher met een sleepnet, ook de schuit waarmee hij vischt".

Het model is zeer nauwkeurig bewerkt, de bun is op de reproductie juist achter het boord verscholen, wèl ziet men de gaten daarvan, alsmede op het boord de klampen waar de boomen werden uitgezet.

De afmetingen zijn: lang 60, wijd 19, hol bij den mast 6 c.M.

HUIZER BOTTER

Plaat 49

Het meest voorkomende visschersschip langs de Zuiderzee is thans de botter. Zij zijn alle van gelijk soort, soms in kleinigheden verschillende naar de plaatsen waar zij gebouwd zijn. Het door mij gekozen model is een oude botter van Huizen, in gedaante iets verschillende van de hedendaags voorkomende algemeene soort.

Van Loon „Nederl. Scheepsbouw" beschouwt de botter als het vaartuig dat het meest de vereischte van de bestemming en de zeilaadje in zich verenigt. Daarvoor wijst hij op het lage achterschip en de vlakke boorden ter behandeling van de netten en de visch, op de diepe bun en op den vorm van den romp met de hellende stevens, de forsche boegen en de breedte die op het vlak de helft is als op het berghout. Hij schat het aantal op ruim 500, waarvan te Volendam en op Schokland beide 70, de Gooische havens en Urk beide 60, Bunschoten en Harderwijk beide 34, Marken 30, verder in andere Zuiderzeeplaatsen en op de Noordzee-eilanden.

In „Het eiland Urk en zijne bewoners" door F. Allan 1857, pag. 29 wordt de Urker vloot gezegd uit 125 à 130 vischschuiten te bestaan, bonzen genaamd;

volgens Domselaer „Beschryvinge van Amsterdam”, 1665 V pag. 112 waren er slechts kleine schuiten die hun haring 's winters naar Enkhuizen brachten, het waren roeibootten waarmede men bij gunstigen wind kon zeilen, zonder zwaarden en een stuurriem inplaats van een vast roer (zie Inl.: Zeinschip). Ook Le Comte beschrijft de botter en de nagenoeg daaraan gelijke Volendammer kwak, waarbij hij wijst op de gelijkenis met de vroegere tocht-schuiten of drijvers. Dat gedaante en inrichting daarvan aan de botter ten grondslag lagen mag men als zeker aannemen naar de mededeeling in „Zaansche Arcadia” 1658 door Hendrik Soeteboom, in de uitg. 1702 pag. 533: „De Waterschepen van den Ooreloogh moede, setten hare netten wederom in de Zuyder-Zee en op het Ye; de Drijvers ofte Quacken op het Ye, de Zaan en Wijker Meer: de kleyne Visschers in de Binne-Velden, in Poelen en Braecken”. Quakelen bestonden op de Zuiderzee reeds in de 14e eeuw (Vogel „Gesch. d. Deutsch. Seeschiffahrt, pag. 506). De bodem van de botter is plat met hoekige kinnen naar de uiteinden rond verloopend.

Ik weet niet of het vast staat waar de naam vandaan komt, of zulks betrekking heeft op het platvischje de bot of dat het eene andere afleiding is, zie hiervoor de verklaringen in het „Middel Nederl. Woordenboek” van butte, botte, boter, botter, butter. Tevens herinner ik hierbij aan den spotnaam „butterschip” voor de baardze van Hoorn (pag. 200).

In de 17e eeuw sprak men aan de Amsterdamsche vischmarkt van een „botvanger” en een „bothaalter” (Handv. van Amsterdam II pag. 818), in de 16e eeuw in het zuiden van het land van „bodtschepen” (De middeleeuwsche keuren der stad Brielle, H. de Jager pag. 382). Ook bestond te Amsterdam het bekende bothuisje waar de platvisch aangebracht en verkocht werd, het stond aan de palen tusschen de Nieuwe Stadsherberg en de doorvaart naar het Damrak.

Van Loon spreekt ook van „tijbotters” in zijne opsomming van schepen, zie bij mij pag. 75. Deze vingen dus Zuiderzee-haring die tot bokking werd gerookt, waarin men naar den tijd wanneer zij gevangen werd, drie soorten onderscheidde: het „Ty-goed”, het „Y-goed” en het „Fy-goed” (Beschr. van Harderwijk door Johan Schrassert, 2e dr. 1732 pag. 21).

In „Informatie upt stuck der verpondinghe van 1514” treft men meerdere vermeldingen van deze soorten aan, als bij Catwoude: „ende eenige om tybuckinck te visschen” en bij Oosthuysen met Eetersem: „ende des winters sommige van hemluyden die visschen ter zeyn om ijbuckink”. In de vorige informatie (1496) komt voor: „seynschepen daarmede zy vaeren] om harinck, daer tijbucking off gemaickt wert” (zie Inl.: Zeinschip).

Konijnenburg geeft voor een gewone botter 15.40 M. lengte en 5 M. breedte,

voor een Hoornsche 11 M. en 3.82 M. Verder geeft hij beschrijving en afbeelding van schepen die tot de familie der botters behooren, op de Zuiderzee de kubboot en de bolle, aan de Maas het platje van Maassluis en langs de Noordzeekust de blazer.

Op den middenloop van den Rijn ziet men thans eene menigte Hollandsche schepen van dit Maasmond-type zich bezig houdende met de rivier-visscherij, aldaar door de Duitschers nagevolgd in ijzeren van ongeveer gelijke gedaante.

De blazer onderscheidt zich door zwaarderen bouw, buitendien is hij geheel platbodem waarbij de gangen tegen den achterstevan komen. Het Nederl. Hist. Scheepv. Museum bezit als een oud type een overboordige blazer van Texel van het midden der 19e eeuw, gemerkt „De vier gebroeders, Texel 1856” aan den binnenkant van het luik genoemd als Biem(?), Jacob, Paulus en Jan Vlaming.

Het bottertuig is merkwaardig wegens den zwaren mast zonder want, alsmede wegens de breede fok evenals bij het waterschip. De Volendammer kwak onderscheidt zich doordat het boeisel boven het berghout naar voren breder blijft terwijl het bij de gewone botter daar versmalt.

Met betrekking tot de Amsterdamsche zeilsport verdient het vermelding dat de leden der zeilvereeniging „Het Y” sedert 1890 jaarlijks een onderlinge wedstrijd met Marker botters houden.

Behalve in museumbezit zijn fraaie modellen in bezit van de familie Spaander te Volendam.

Het hier afgebeelde Huizer model is lang 141, wijd 48, hol 16 c.M.

SCHOKKER VAN VOLLENHOVE

Plaat 50

De schokker is van aanzien wel het merkwaardigste visschersvaartuig der Zuiderzee, voornamelijk wegens den zwaren voorstevan en het invallend boord. Het schip is platbodem, heeft een bun en is van ongeveer gelijke inrichting als de botter.

Groenewegen beeldt een schokker af waarbij het voorschip minder oploopt dan bij de latere groote zooals die thans voorkomen. Dit scheepje is getuigd met sprietzeil en een druilmastje voor het roer.

Of de naam eenig verband houdt tot het eiland Schokland is niet vaststaande. Urk en Emmeloord — de oude naam voor Schokland — waren in 1660 door aankoop eene Amsterdamsche ambachtsheerlijkheid geworden,

daardoor treft men sedert dien bij de bekende beschrijvingen van Amsterdam ook uitvoerige mededeelingen over deze eilanden aan. Bij Wagenaar (Amsterdam III pag. 85) heet het eiland Schokland, waarop Emmeloord in het noorden als de voornaamste plaats en het kleinere Ense op het zuidelijk deel. Bij zijne voorgangers Dapper, Domselaer en Commelin komt de naam Schokland niet voor, zij noemen het geheele eiland Emmeloord. Toen het in de 19e eeuw steeds meer door de zee werd geteisterd, werd het in 1859 op last van de Regeering ontruimd, waarna de bevolking zich voornamelijk te Vollenhove vestigde.

Het hier gereproduceerde model is een schokker van dit plaatsje welks merk VN op het boeisel en in het zeil staat. Het uiteinde van den steven is bij andere schokkers gewoon vierkant, het hier breed uitlopende werd mij gezegd eene bijzonderheid der Vollenhovensche te zijn. Tegen dit uiteinde bevindt zich aan S.B. een zware klamp van gelijken vorm, waartusschen eene schijf voor het ankertouw. Naast de gewone schokkers die achter den mast open zijn, komen aan de Noordzee grootere voor die geheel overdekt zijn; een fraai model van een zoodanige is in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum. Het hier afgebeelde model is 100 c.M. lang.

HOOGAARS

Plaat 51

De hoogaars is een Zeeuwsch visschersscheepje welks vorm en bouw doen denken aan de oudere hengst, vergelijk pl. 37.

Kenmerkend is de rechte sterk vallende voorsteven met het breede platte voorschip en het invallende boord. De bodem is geheel vlak, de beplanking bij de oudere overnaadsch, bij de nieuwere gladboordig. Het schip is voor overdekt, achter den mast open, dan volgt eene kleine roef, vervolgens de stuurkuip. Het roer is bevestigd aan een ijzeren pen tegen den steven waarlangs het kan opschuiven wanneer het schip droog komt te liggen.

Zij dienen voor de garnalen- en mosselvangst, hunne gedaante behoort tot de stoffeering der Zeeuwsche stroomen en oude havenplaatsen als Veere, Zierikzee, Bruinisse en vooral Vlissingen, waar zij alle het oude spriettuig voeren.

Hoogaarsen komen ook voor als plezierjacht, zij zijn dan fraai geharpuist en hebben eene roef achter den mast.

Konijnenburg geeft als lengte 16.05 en 15 M. bij eene breedte van 4.50 en 4 M. Het hier afgebeelde model van Bruinisse is lang 127, breed 42, hol 7 c.M.

BEZAANSCHUIT VAN PERNIS

Plaat 52

Dit model vertoont den fraaien vorm der oude ronde visschersschepen van de Zuid-Hollandsche eilanden zooals zij in gebruik waren te Pernis, Zwartewaal en Middelharnis tot zij in de eerste helft der 19e eeuw moesten wijken voor het Fransche sloepmodel waarover ik reeds mededeelde bij de bespreking van den Vlaardinger logger (pag. 235). Deze schuiten met hun in menig opzicht smak-achtig voorkomen waren dus van een geheel ander soort dan de hoeker, zij heetten gewoonlijk bezaanschuit of scholschuit, terwijl die van Zwartewaal naar hun grootzeil „gaffelaar” genoemd werden.

Groenewegen geeft afbeeldingen van een „scholschuit” met de kor visschende en een „Zwartewaalsche gaffelaar” die zijn beug uitzeeit.

Het model voert den naam „Johannes Cornelis” en is afkomstig van den reeder Joh. Corn. Spielman te Pernis. Het is 105 c.M. over stevens.

FRIESCHE PALINGSCHUIT OP LONDEN

Plaat 53

Een zeer oude tak onzer visscherij is het vangen van paling en aal, en het brengen daarvan naar de Londensche markt. In lateren tijd is dit bedrijf tot Friesland beperkt geworden, waar van Gaastmeer en Heeg jaarlijks eene groote hoeveelheid naar Engeland werd verscheept.

Het hier gereproduceerde model van zoo een Friesche palingschuit werd door mij van eene familie verkregen die zich tot voor eenige jaren met dit bedrijf had bezig gehouden. Het is genaamd „De vrouw Dieuwke” van Gaastmeer, lang 83, wijd 25, hol 12 c.M.; het is geheel op schaal en van de allerfijnste afwerking. Met betrekking tot het in menig opzicht tjalk-achtig voorkomen maakt van Loon in „Burgerlijke Scheepsbouw” pag. 63 de opmerking dat de bezaanschuit van Pernis veel gelijkenis heeft met de „tien palingschuiten welke van Heeg en Gaastmeer bestendig op Londen varen”. Bij de bespreking van dit Pernisser vaartuig (pl. 52) wees ik op het smak-type daarvan, dat model heeft echter eene grootere verhouding in breedte en lengte, en is rond in de kimmen tegen de palingschuit hoekig.

Toen N. Holland zijne meren nog had boven het Y, kwam daar veel paling vandaan, buitendien werd die aangevoerd van de Sont en van Schonen.

Nadere mededeeling over dit oude bedrijf vindt men in „Saanlandse Arcadia” 1658 van Hendrik Soeteboom, in de uitg. van 1702 op pag. 529—531:

„Onder allen, mijn beminden, is seer oudt de Paling-scheepvaart; de selve hebben de gemeene Reeders na den Oorelogh (1e Eng. oorlog) wederom vernieuwt. Dese schepen voeren met Visch, Aal en Paling, na Londen in Engelandt, en deden 'er goede profyten mede, waer over de uytdeeling mooytjes toegingh. De Visch kochten se door gansch Noordt-Hollandt, dat, vol Meyren zynde, veel Visschers en Visch uytleverde, die se meest alle op Voor-koop hadden, en planten se dan in Vyvers, die se in meenighten hielden, daer van ick 'er noch veel in myn jonckheydt gesien heb, en was om datse niet dan tegens der winter uytvoeren. De meeste Aal haelden se van Draker, by de Zondt, van een plaats geheeten Amak, waer veel lieden woon-den, in de Nederlandsche Oorelogen aldaer gevluht, gelijk se nu noch seer nae de Hollandsche reden hellen, sy waeren altydt een jaer te vooren met de Ingesetenen over den koop verdragen, voeren omtrent het begin van September om die te halen, (brengende hen kassen, kisten, en eenigh Inlandts huys-raedt, met andere Waaren) van daer ghemeenlijcks in de Maas, en met een goeden windt na Londen. Zij hebben Ruimen als de Waterschepen, om Visch in te bergen, maar in Zee zynde, slaense de Visch en Aal in andere bakken, daer toe besteldt met water, want anders sou de Visch en Aal om den hals komen. Heden brengsen se aldaer geen Visch, maar alleen Aal, want met het droogh maeken van de Meiren, is de voor-naemste Visscheryen vergaan.”

Soeteboom vertelt dat eenige van deze Zaandammer schippers op de Theems, en op een vijver waren gaan schaatsenrijden („reeden op de riviere met schoovelingen”) en dat op een Zondagmorgen. Zij werden omsingeld en gevangen genomen omdat men uit dit nooit geziene schouwspel geloofde dat zij „duyvelskonsten” konden, alsook daar dit den toeschouwers het kerk-uur deed vergeten.

Hij besluit zijne mededeeling als volgt: „De Paling-Scheepvaart duurde tot den Jare van 1642, wanneer alle de drie schepen te gelijk van de Duinkerkers genoomen zyn; zy waren van de Engelsche verraden die over gebrief hadden, op wat dagh dat se af varen soudent, die 'er op pasten, binnen des Vyandts Haven brachten, ende ten buit maekten. En alsoo den Oorelog tusschen den Koninck en het Parlement begon, hebben se gerust, tot 'er tijdt datter weder opening was om 'er na toe te varen, uyt-rustende drie goede schepen, een 'er van is vergaen, de andere twee zyn noch in het Vaar-water, en doen hunne voordeel, de Heer wil 'er zegenen.”

Hoe oud het bedrijf reeds was, blijkt uit „Informacie upt stuck der verpondinghe van 1514” omtrent Purmerend: „Oock mede generen zij hem mit palinck te vangen ende die te brengen in Engelant” alsmede uit de ordon-

nantie van 12 Febr. 1516 op het vaarwater van de Maas waarin voorkomt: „Soe ordonneren wy mits desen, dat alle schepen, zoe wel Coopvaerders, Buissen, Palinckschepen; als alle andere, de Maeze uut, ende invaerende, gehouden sullen wesen te betalen 't Cape-, Vierboet-, Tonne-, ende Baeckgelt, daer toe staende" (Besch. van de stad Brielle, K. v. Alkemade, II, pag. 127). Nog heden ten dage ziet men beneden London-bridge aan den wal van Billingsgate het tweetal oude palingschuiten op stroom liggen; het zijn een groote en een kleinere die enkel als leggers schijnen te dienen daar sedert eenige jaren voor het transport moderne schepen in gebruik zijn genomen. Krachtens een hen toegekend recht hebben zij vrije ligplaats, volgens E. Keble Chatterton dateerende uit den tijd van Karel I als erkenning voor „their straightforward dealings with us" (Sailing ships and their story, uitg. 1914 pag. 303); hieraan schijnt verbonden te zijn dat de ligplaats steeds bezet moet wezen. In „Last days of mast and sail" door Sir Alan Moore, 1925 pag. 168, wordt gezegd dat de schepen er thans niet meer liggen; dit berust op eene dwaling, want een pas uit Londen ontvangen bericht getuigt dat zij er nog zijn, ook gedurende den wereldoorlog zijn zij op hun post gebleven. Als eene bijzonderheid zij gezegd dat de kerk van Billingsgate „St. Magnus the Martyr" elk najaar bij den dankzeggingsdienst voor de visscherij wordt opgesmukt met eene uitstalling van fraaie visschen evenals de dorpskerken bij het oogstfeest met de mooiste voortbrengselen uit den ooftbouw worden versierd. Goede Engelsche gewoonten waarvan het karakter tot voorbeeld moge strekken.