

26/8/65.

NEDERLANDSCHE JACHTEN, BINNENSCHEPEN VISSCHERSVAARTUIGEN

EN DAARMEE VERWANTE KLEINE
ZEESCHEPEN 1650—1900

DOOR

G. C. E. CRONE

MET 85 AFBEELDINGEN
OP 77 PLATEN VAN SCHEEPSMODELLEN, SCHEPEN
EN SCHEEPSVERSIERING

MET EENE VERKORTE VERTALING IN HET ENGELSCH



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471  AMSTERDAM
1926

HOOFDSTUK VI

KLEINE ZEESCHEPEN VERWANT MET BINNENSCHEPEN

INLEIDING

UIT vorige hoofdstukken moge reeds gebleken zijn dat bij de binnenvaart en de kustvaart in enkele gevallen eenzelfde soort schip in gebruik was met geen ander verschil als dat de geschiktheid voor de zee in meerdere grootte en zwaarte bestond. Zoo zagen wij den boejer en de smak naast de tot de bouworde der smak behorende binnenlandsche modellen, waarbij ik herinner aan de kagen die 's winters geen zee konden bouwen (pag. 181) en andere binnenschepen die zich ook wel op zee begaven (pag. 162 en 177).

Dat het onderscheid tusschen een groote binnenlandsvaarder en een klein zeeschip niet groot behoefde te zijn heeft zijn oorzaak dat ook de Zuiderzee en de Z. Hollandsche en Zeeuwsche stroomen reeds een weerbaar schip vereischten. Ook zien wij de voorname types der Noordzeevisscherij als buis en hoeker in gebruik bij de groote kustvaart n.l. de op eerstgenoemde zoo zeer gelijkende fluit en de koopvaardijhoeker.

De smak en de boejer bestonden reeds lang, de fluit dateert uit het laatst der 16e eeuw, terwijl nieuwe modellen een driekwart eeuw later ontstonden toen de boejer in onbruik raakte en men de fluit met andere soorten ging vermengen waaruit het katschip, de hekboot en het bootschip groeiden.

Van de oudere wist de smak zich te handhaven, terwijl de galjoot zich verder ontwikkelde met daarnaast een soortgelijk schip van eigen gedaante, de kof. Als een type op zich zelf stond de hoeker, in verschillende grootte en met zeer uiteenlopend tuig.

Als eerste model van dit hoofdstuk geef ik een jacht van het kleine soort zeeschip van omstreeks 1600 met eene tamelijk uitvoerige beschrijving omreden dat de mededeelingen hierover bij andere schrijvers meestal schaarsch

zijn; ik heb mij daarom beijverd om een aantal gegevens over bouw, tuig en geschiedenis tot één geheel te verzamelen. Bij de fluit leg ik den nadruk op haar ontstaan en op de latere vermenging met andere vormen, zoodat ik voor de constructie voornamelijk naar Witsen en van IJk verwijs, voor hare beteekenis voor den handel naar Bernhard Hagedorn alsmede voor haar uiterlijk voorkomen naar afbeeldingen van allerlei aard. Ook bij den hoeker, de galjoten en de koffen heb ik mij moeten beperken tot wat mij het belangrijkste voorkwam, nader vindt men daarover bij van Loon, le Comte en in verspreide gegevens, voornamelijk in het materiaal onzer scheepvaart-musea.

Aan het einde van het hoofdstuk vindt men onder „Mededeelingen van een oud-zeeman" eene waardevolle bijdrage als aanvulling en nadere toelichting tot mijne beschrijving der 19e eeuwse koffen en galjoot.

Ik ben daarvoor dank verschuldigd aan den heer P. J. Puister te Groningen, oud-gezagvoerder der kleine — later der groote — vaart, die voor meer dan 50 jaren als jongmaatje op de lij-nok van de topzeilsra eener Groninger galjoot tusschen lucht en water zweefde; het is maar een heel klein beetje uit zijne rijke ervaring waartegenover ik, die in een veilige werkkamer de kennis uit boeken put, mij slechts klein kan voelen. Ik beschouw daarom deze toevoeging als een waardig besluit tot de besprekingen der in dit boek afgebeelde scheepsmodellen.

JACHT „D' HALVE MAEN"

Plaat 54

„Halve Maen" en „Zeven Provinciën" deelen samen het voorrecht van eene blijvende en grootere bekendheid bij het nageslacht dan met eenig anderen Nederlandschen scheepsnaam het geval is.

Zoo de „Halve Maen" in de betrekkingen van Europa tot de Nieuwe wereld van mindere vermaardheid is dan de „Santa Maria", dan mag men haar toch zeker gelijk stellen met de „Mayflower".

Mocht het schip van Columbus zich reeds geruimen tijd, vooral sedert de 400-jarige herdenking in 1892, eene vaste plaats in de scheepvaartkundige belangstelling weten te verzekeren, den beide anderen werd dit eerst bereid in 1909 en 1920 toen het 300 jaar geleden was dat Hudson de kust van N. Amerika bezocht en weinig jaren later de Pilgrim-Fathers daar voet aan wal zetten.

De begeerte om de „Halve Maen" te doen herleven ging dan ook niet van

Nederland uit, maar van de Amerikanen die zich tot ons wendden voor gegevens en inlichtingen waarvan wij het materiaal bezaten maar waarover wij zelf — voor zoover dit het schip betrof — slechts matig onderricht waren. Samenvallend met het eeuwfeest van Fulton's stoomboot „Clermont", ontstond hieruit de Hudson-Fulton-herdenking in welker programma een waterfeest te New-York was opgenomen waaraan reconstructies der beide schepen zouden deelnemen.

De Amerikanen waren er op gesteld om het vaartuig in het land zijner uitreeding te doen bouwen, waarvan het gevolg was dat eene hier ingestelde commissie uit nationale geestdrift het te reconstrueeren schip aan het oude Nieuw-Amsterdam ten geschenke aanbood. Eere-voorzitter dezer commissie was Z.K.H. de Prins der Nederlanden, voorzitter de Vice-Admiraal A. G. Ellis. De Hoofdingenieur C. L. Loder maakte het ontwerp, waarna de ingenieur der Marine, E. J. Benthem aan de Rijks-werf te Amsterdam de uitvoering op zich nam. In het voorjaar van 1909 is het schip te Amsterdam en op zijn weg binnendoor naar Rotterdam te zien geweest, vanwaar het op 22 Juli als deklust met den stoomer „Soestdijk" der Holland-Amerika-Lijn naar New-York vertrok.

Wie zich kennis wil verschaffen omtrent de beroemd geworden reis der „Halve Maen" zal daarbij niet de uitgaaf der Linschoten-Vereeniging van 1921 kunnen onthouden, welke geheel gewijd is aan „Henry Hudson's reize onder Nederlandsche vlag van Amsterdam naar Nova Zembla, Amerika en terug naar Dartmouth in Engeland, 1609, volgens het journaal van Robert Juet", samengesteld door S. P. l'Honoré Naber, met veel belangrijke mededeelingen over ontdekkingsreizen en oude navigatie.

De aanleiding tot dezen tocht bestond daarin dat de O.I. Compagnie, hoewel door haar octrooi verzekerd van het recht om langs den meest geschikten weg — om de Kaap — naar Indië te mogen varen, ook na het falen der expedities naar het Hooge-Noorden beducht was dat eene mogelijk bestaande N.O. doorvaart in het bezit harer concurrenten zou kunnen vallen, in dit geval aan Frankrijk. Henry Hudson, de Engelsche zeevaarder die in 1607 tot Spitsbergen en in 1608 tot Nova-Zembla was doorgedrongen, kwam onmiddellijk daarna in aanraking met de Kamer van Amsterdam der O.I. Compagnie, die hem op eigen gelegenheid engageerde om nog eens eene doorvaart te zoeken, daarmede tevens voorkomende dat hij zich in dienst van Hendrik IV kon stellen. De vrees was hiervoor niet ongegrond, daar haar felste tegenstander, Isaac le Maire, de in 1605 met onmin uitgetreden bewindhebber, reeds met Frankrijk in onderhandeling was.

Op 8 Januari 1609 werd het contract geteekend, waarvan het voornaamste

punt was dat Hudson „benoorden Nova Sembla om” een doortocht zou zoeken en mocht hij daarin niet slagen, onmiddellijk terug moest keeren. Als een geschikt vaartuig werd de „Halve Maen”, een jacht van 40 lasten gekozen, waarmede de reis op 6 April uit Texel werd aanvaard. De uit Hollanders en Engelschen bestaande bemanning bestond uit ongeveer 16 koppen, de onderschipper was een Hollander op wien Robert Juet die Hudson ook in 1608 vergezelde, als „derdewaak” volgde. Het merkwaardig verloop, n.l. eene totaal andere uitkomst dan bedoeld was, staat in eng verband tot de persoonlijkheid van Hudson en zijn optimisme in het bestaan van eene N.W. doorvaart tegen het geringe vertrouwen in het vinden van eene noord-oostelijke. Nadat hij op 5 Mei de Noordkaap had bereikt voer hij nog een eindweegs verder en keerde toen om, op 19 Mei wederom de Noordkaap passeerende. Inplaats van onyerrichter zake huiswaarts te keeren stuurde hij op eigen gezag westwaarts, dus lijnrecht tegen het verbod in zijne instructie „op geen andere wegen, of passages te dencken, dan om door 't voorsz. Noorden en Noord-Oosten boven Nova Sembla de wegh te vinden”. Aldus voer hij langs de Far-Oër, New-Foundland en Nova Scotia tot hij in de kustwateren van het latere Nieuw-Nederland kwam, die hij verkende en waar hij zich ophield tot 4 Oct., naar Engeland stevende waar hij 7 Nov. te Dartmouth binnenviel.

Het journaal of dagboek van Juet geeft aangaande de inrichting van het schip in hoofdzaak eenige vermeldingen over het tuig, de kajuit, alsmede dat er twee sloepen waren van welke de groote die achteraan sleepte ter hoogte van Nantucket tegen het schip te pletter liep. Voor de verkenningen en het gewone gebruik moest men zich toen bedienen van de zooveel kleinere, welke hare plaats aan dek had.

Het belangrijkste is wel de vermelding eener looding (dagboek, 3 Sept.) waaruit blijkt dat het roer bij 2 vaam (2,40 M. of 8 1/2, Amsterd. voet) geen grond raakte, hetgeen in verband tot de grootte van 40 last van beteekenis is voor de afmetingen en de gedaante van den romp.

Alvorens tot het model over te gaan wil ik eenige woorden wijden aan de schepping van de heeren Loder en Benthem, die een grooten bijval oogstte en in de voornaamste punten een verdienstelijk stuk werk mocht worden genoemd. De moeilijke arbeid was echter veelomvattend en de tijd van voorbereiding te kort geweest, waaraan het vermoedelijk is toe te schrijven dat de bouwers zich in eenige gevallen te veel gericht hebben naar voorbeelden uit het midden inplaats van het begin der 17e eeuw. Niettemin acht ik het ontwerp van den romp zoo hoog dat die in vorm, lijnen en algemeene gedaante zeer aan een dusdanig schip van omstreeks 1600 nabij komt. De

door bovengenoemde oorzaak ontstane afwijkingen liggen in hoofdzaak in eenige uitwendige aftimmering, de inrichting van bak en halfdek, de plaatsing der masten en nog eenige onderdeelen.

Als zijnde een schip van 40 lasten, was de lengte tusschen de loodlijnen der stevens op 63 voet gesteld en de wijde op 18 voet.

Voor het hier gereproduceerde model is dan ook voor een belangrijk deel van de toenmalige constructietekening gebruik gemaakt. Het scheepje kwam in mijn bezit in 1921 toen de romp half voltooid was; de vervaardiger is de heer E. H. Baay, modelmaker en oud-assistent van het Nederl. Museum, wel doorkneed in den ouden Nederlandschen scheepsbouw, aan welke kennis hij de benijdenswaardige vaardigheid paart zulk werk op onberispelijke wijze te kunnen uitvoeren.

Met den heer Baay heb ik mij toen tot taak gesteld dat dit model voltooid zou worden op eene manier waardoor het zooveel mogelijk zou komen te beantwoorden als men zich de werkelijke „Halve Maen" mag voorstellen. De verdienste om getrouw een schip van meer dan 300 jaar geleden te kunnen reconstrueeren komt voor het grootste deel toe aan de bekwame kunstschilders en graveurs van destijds, die ons in de vele schepenafbeeldingen een onschatbaar materiaal hebben nagelaten. Voor ons scheepje zijn daarbij van bijzondere beteekenis het reeds meermalen door mij genoemde profiel van Amsterdam in 1606 en diverse schilderijen van H. C. Vroom, waaruit de onmisbare gegevens zoo maar voor het grijpen waren. De afbeeldingen van een groot Hollandsch schip uit het eerste kwart der 17e eeuw in „Architectura Navalis" van Joseph Fuerttenbach, Ulm 1629, bleken slechts van betrekkelijke waarde en niet ten volle betrouwbaar.

De „Halve Maen" was dus een jacht, n.l. het kleine soort zeeschip waarvan ik op pag. 79 gewag maakte. Onder deze benaming komt zij voor in het „uitloopboekje" der O.I. Compagnie en in het Memoriaal der Kamer van Zeeland (beide in het Algem. Rijks-archief) met betrekking tot Hudson's reis en haar vertrek naar Indië op 2 Mei 1611 in de vloot van Laurens Reael. In Dec. 1618 werd bij de belegering van Jacatra „t jacht de Halve Maen" door de Engelschen verbrand, dat wel zeker als hetzelfde schip tevens als het einde van zijn bestaan is aan te merken, zie voor de woordelijke weergave der archiefstukken alsmede voor verdere onderzoekingen van den heer l'Honoré Naber pag. 103 en v.v. in de uitg. 1921 der Linschoten-Vereeniging. Naast „jacht" werd de benaming „vlieboot" voor haar gebruikt, zooals door van Meteren: „te weten een kloeck Engels Pilot, Henry Hudson gheenoemt, met eenen Vlieboot omtrent achttien ofte twintich mannen Engelsche ende Nederlanders op hebbende" (Hist. der Nederl. uitg. 1647 fol. 625 verso).

Vliebooten, hun naam blijkbaar aan het Vlie ontleenend, zijn ons bekend uit de 2e helft der 16e eeuw, zoo zegt van Meteren dat de vloot waarmede de watergeuzen voor den Briel kwamen uit zulke bestond: „Dese met omtrent veertigh schepen groot ende cleyn, meest Vliebooten,.... so voeren sy de Mase in naar den Briele (Belgische ofte Nederl. Historie, 1599 fol. 53), zie ook uittreksel 5 pag. 167.

Het type „Halve Maen" kennen wij reeds uit schepen in het midden van de 2e helft der 16e eeuw door Pieter Breughel, een soortgelijk schip is ook de kleine driemaster op de fraaie prent door Frans Huys naar dezen Breughel, waarvan eene afbeelding voorkomt in „Nederlandsche Zeeschepen, van ongeveer 1470 tot 1830" van J. Ph. v. d. Kellen Dzn. en E. J. Benthem 1913. Dit schip, in den bovenspiegel de wapens van Amsterdam, Hoorn en Purmerend, alsmede het jaartal 1564 voerende, is van achteren nog rond tegen de „Halve Maen" plat, welk verschil in constructie bij schepen van overigens gelijke bouworde een der kenmerken is tusschen het begin en midden der 16e eeuw, en het einde daarvan. Zoo zien wij bij de drie- en viermasters op de kaart van Amsterdam in 1544 slechts een hoogst enkele met plat achterschip, terwijl dit op de kaart van Pieter Bast juist andersom is, n.l. bijna uitsluitend spiegelschepen. Naast deze gedaantewisseling bleef de ronde vorm bestaan in de fluit, waarover nader bij pl. 55.

Het bovenbedoelde schip heeft evenals de „Halve Maen" een hekbalk met een hoog verwulf en smalle bovenspiegel, zoodat de overgang van een dusdanig type naar het spiegelschip (schip, pinas, jacht) enkel bestond in het aanbrengen van een spiegel in de plaats van de boeiing der gangen naar dien hekbalk en den steven (zie pag. 45).

De naam „jacht" werd aanvangs vermengd met „pinas". De sloepen die de Indiëvaarders met zich voerden heetten gewoonlijk „roeyjacht", terwijl veelal de groote schepen in het ruim eene „pinas" hadden die in elkaar gezet kon worden, zie uitgave 1923 der Linschoten-Vereeniging, pag. 30. De miniatuur-driemaster der eerste Indische vloot, het jacht „Duyfke" van 25 lasten wordt doorgaans pinas genoemd; in latere jaren trok men het onderscheid scherper en kwam bij het grooter worden der zeeschepen de naam jacht het eerst in onbruik. De schepen der eerste vloot „Mauritius, Hollandia, Amsterdam en Duyfke" staan in het reisverhaal „d'Eerste Schip-vaerd" en ook bij Valentijn „Oud en Nieuw Oost-Indiën" I pag. 172 vermeld als van 200, 200, 100 en 15 lasten; in „D'eerste boeck van Willem Lodewijksz." en daaruit ontleend in de uitg. 1915 der Linschoten-Vereeniging als van 230, 230, 130 en 25 lasten. Willem Lodewijksz. was onderkommies op de „Amsterdam" en ging tijdens de reis op de „Mauritius" over.



Hollant

Mauritius

Overijssel

Vriesland

Rijksmuseum, Amsterdam

Schilderij door H. C. Vroom

Terugkomst op 19 Juli 1599 te Amsterdam, van 4 schepen der 2^e Indische vloot

Onder eenige oude charters bij Witsen is in 1641 een jacht van 101 voet, terwijl die van 112 voet en daarboven als „schip” zijn aangegeven.

Pinassen waren toen schepen van middelbare grootte, zooals Winschooten nog getuigt in 1681: „by naa van het selve maaksel als een fregat.”

Met de bedoeling aan de afbeelding van het model der „Halve Maen” meerdere beteekenis te geven, heb ik als plaat IX het schilderij van H. C. Vroom opgenomen, voorstellende de terugkomst van 4 schepen der tweede Indische vloot, verwelkomd onder het klokgelui der Amsterdamsche torens. De „Mauritius”, het admiraalschip van Jacob Cornelisz. van Neck en de even groote „Holland” hadden ook den eersten tocht meegemaakt, de beide andere niet; deze staan in het „journael oft dagh-register” (uitg. 1601) bij de uitvaart vermeld als „het groote jacht Vrieslandt” en „het cleyne jacht Overysseel”, resp. onder de schippers Jan Cornelis en Jansz. Hoen.

Dit stuk is belangrijk voor de kennis omtrent de „Halve Maen” en de oudste Oost-Indiëvaarders in het algemeen, ook heb ik als plaat X een merkwaardig scheepsmodel uit het Museo Naval te Madrid afgebeeld, waarbij oude toepassingen in het tuig voorkomen.

Tot nu toe kwam hiervan in enkele Nederlandsche boekwerken slechts eene primitieve afbeelding voor n.l. „de Nederlandsche Zeemacht” door J. J. Backer Dirks, 2e dr. 1891, met korte beschrijving, en „De scheepsbouw van af zijn oorsprong” door Konijnenburg, alleen de afbeelding.

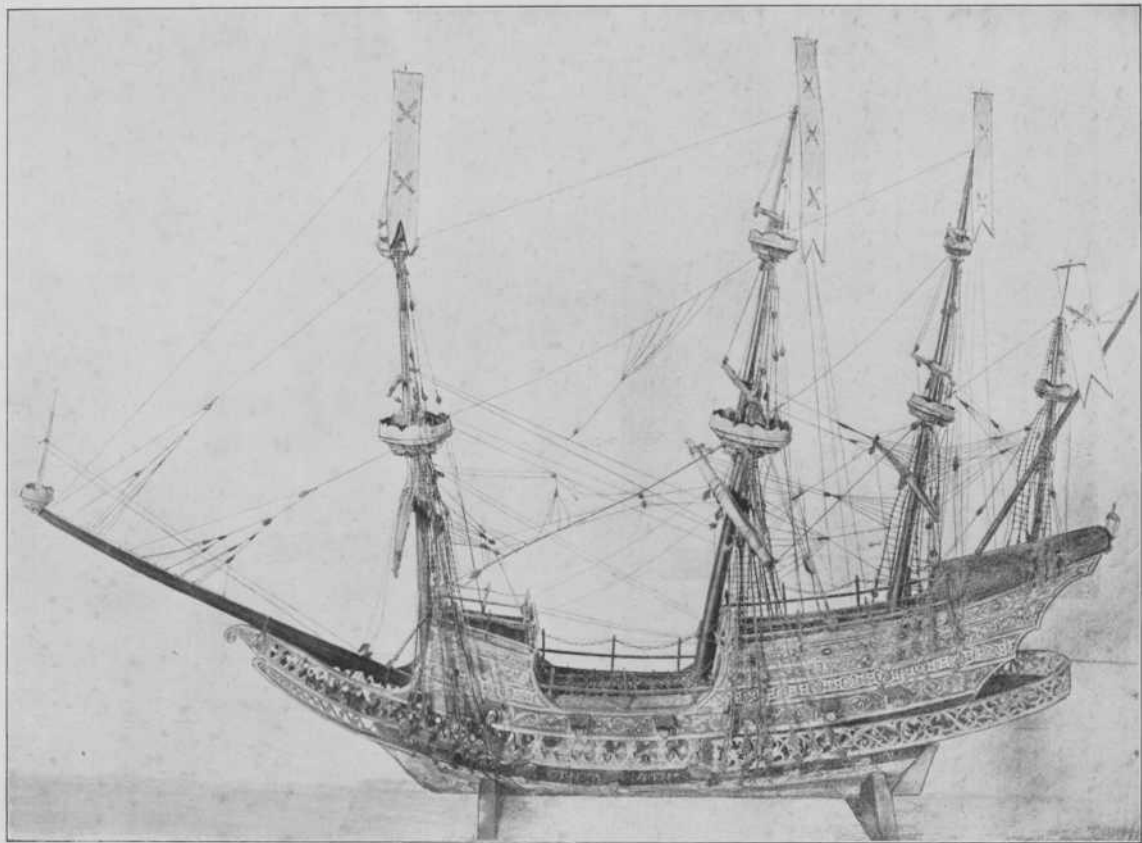
Deze zijn ontleend aan „Glossaire Nautique” van 1848–50 van A. Jal, die aangeeft dat er het jaartal 1523 op staat, wat door Backer Dirks is overgenomen. Zooals te verwachten was, moet dit 1593 zijn, naar de directeur van het Madridsche museum, Signor F. Dominguez, mij verzekerde dat er ook staat. Op den geschutgang staat een opschrift waarin het genoemde jaartal voorkomt, het luidt verdeeld over bakboord en stuurboord: „Ick varre met Neptunus en Boreas hulpencke — tot die haven daer mi anker valt 1593”, welke woorden op eene herkomst uit het noorden duiden, vermoedelijk uit Vlaanderen. Omtrent de beteekenis van het jaartal kan men verschillende gissingen maken al naar men het wil opvatten of het betrekking heeft op een persoon, een werkelijk schip, het model of eene bepaalde gebeurtenis. Het staat dus geenszins vast dat het model ook in 1593 werd gemaakt; de 4 masten zijn getooid met witte wimpels, waarin eenige malen het roode Bourgondische kruis, zooals dit in de Spaansche vlaggen hier te lande voorkwam. De bijzonderheden van het tuig komen ter sprake bij de thans volgende opmerkingen over het model der „Halve Maen”.

De romp.

Deze is behoorlijk op spanten gebouwd, in hoofdzaak, althans tot op zekere hoogte naar de constructietekening van 1908. De schaal is 1 op 21 met eene afwijking van 2 c.M. minder over de stevens; als materiaal werd gebruikt Slavonisch eikenhout. Alle maten zijn in c.M. De lengte tusschen de loodlijnen der uiterste punten van galjoen en hek is 107, over steven 83, de kiel 67. De breedte is op het grootspant binnen de huid $23\frac{1}{2}$, op het berg-hout 25, aan den spiegel bij het onderste berghout 15, bij het tweede $13\frac{1}{2}$, bij de onderste regeling $9\frac{1}{2}$, aan het hek $6\frac{1}{2}$. Door den inval is de breedte op het boord bij het grootspant 19, bij de eerste gilling 15. De gedaante is onder water vol met een breeden weinig hellenden bodem en geringe ronding in de kimmen, de gebogen voorsteven valt 10, de achtersteven 6.

Ligging der dekken.

Het onderste dek „de overloop”, heeft weinig zeeg en treedt naar achteren neer in de konstabelkamer die 2 poorten achteruit heeft. Op den overloop staan de kanonnen die in hunne poorten zichtbaar zijn. Grootere schepen hadden in de konstabelkamer ook geschut aan den zijkant, één of twee stukken, die dan wegens den daar vlak liggenden vloer op ééne hoogte staan en zooveel lager dan de andere poorten die in den geschutgang met het dek meezege; bij zulke ziet men dan ook steeds de poorten in flauw gebogen lijn oploopen tot op de een of twee neertredende; later zooals in en na het midden der 17e eeuw ligt het on-onderbroken dek vlakker en boorde men de poorten, waar dit noodig was, door het berghout. Het tweede, het „verdek” zeegt iets meer; daarop bevinden zich van voren naar achter: de verhoogde luizenplecht vóór het schot van de bak, achter de bak het groote luikhoofd waarboven de sloep staat (lang 17 c.M.), het kleine bootje waarmede Hudson zich behielp toen hij de groote sloep had verloren; achter den grooten mast een luik, waarin de trap naar den overloop, vervolgens de spil, dan het drieschijfsvoetblok van het groote kardeel. Nu zijn wij genaderd tot de stijlen van het halfdek dat bij de eerste gilling van het boord begint. Daar staat de pomp en is in de stuurplecht midscheeps de draaibare klos opgesloten, waardoor de kolderstok steekt, de hefboom die den helmstok beweegt. Wegens de geringe stahoogte is daarboven in het halfdek eene overkapte opening ten behoeve van den roerganger. Hier achter is het spoor van den bezaansmast, waarna het dek bij het schot van Hudson's kajuit neertreedt. Deze heeft twee raampjes in het verwulf door welke een Indiaan die langs het roer was opgeklommen eenige eigendommen van Juet wegnam. Wegens de zegende dekken wenschte men



Museo Naval, Madrid

Model van een Oorlogsschip, laatst der 16^e eeuw

althans den kajuitsvloer vlak te hebben; duidelijk kan men deze inrichting waarnemen bij het model van het compagnieschip „Prins Willem” van 1649 (zie pag. 87).

De bak heeft een overnaadsch voor- en achterschot, waarin boogvormige deurtjes. Daar is ook de beting voor den boegspriet die over de zeilbalk en door de luizenplecht aan S.B. bezijden den steven naar buiten steekt.

Witsen zegt pag. 159: „Voor dertig jaeren zag men de schepen van wat geslacht zy oock zijn geweest, die naar Indiën voeren, voor boven open zijn, zonder bak”, wat men ziet aangetoond bij Zeeman en bij den zooeven genoemden „Prins Willem”.

Het halfdek zeegt met de regeling mee en treedt achter neer voor het verblijf van den onderschipper, waarin aan de zijanten een luikje (zichtbaar achter het 4e ronde figuurtje). Dit verblijf is zeer eng, en oplopend afgedekt. Tegen het hek is de standaard voor den vlaggestok, buiten boord de lantaren.

De ondermasten.

De fokkemast staat hellend ($7\frac{1}{2}$ c.M. naar voren overhangende) zooveel mogelijk naar voren, door de luizenplecht met zijn spoor op den binnensteven, derhalve vóór het schot van de bak. Zie hiervoor het meest recht-sche schip op pl. IX en het model van Madrid, pl. X. Hij meet van luizenplecht tot bovenkant ezelshoofd 39 c.M.

De groote mast behoort achter het midden der lengte over steven te staan, hier geplaatst op 6 c.M. achterlijk; de lengte is van verdek tot bovenkant ezelshoofd 47 c.M.

De bezaansmast meet van af het halfdek 42 c.M. en staat 28 c.M. achter den grooten mast. Beide staan in gelijke richting met een klein weinig val.

Het galjoen.

Het galjoen bestaat uit een onderste en bovenste legger die in den steven ingelijfd zijn, waartusschen vijf knieën met aan elken kant drie regelingen en eene vulling tusschen de onderste twee van deze. De versiering is nog niet de „schrik-aanjagende leeuw” maar bestaat uit een eenvoudig ornament met een medaljon aan den voorkant. Aan B.B. van den steven steekt door het galjoen een uitschuifbaar hout, waarop door 2 oogen aan den onderkant de fokkehalzen zijn uitgehaald; bij de reproductie is deze inrichting duidelijk zichtbaar, ook bij de schepen op pl. IX, alwaar dit hout een ware balk is. Dit is dus de „botloef” die Witsen beschrijft pag. 486: „een stock daer een gat voor aen in is, alwaer de focke-hals of smyt doorvaert, en ryt” zooals nog in zijnen tijd in gebruik bij fluitschepen die geen galjoen hadden.

De rusten.

De groote-rust is lang 15, de fokke-rust 11 c.M. en zijn niet breeder dan dat het want vrij loopt van het boord. De rust-ijzers liggen in groeven om den buitenrand en zijn bevestigd op de vulling, ook zijn de jufferblokken niet vast opgesloten maar boven den rand in een oog van het ijzer gehaakt.

Het roer.

Het roer wordt bewogen door een helmstok die niet als een pen door den kop gaat, maar dezen vorkvormig aan voor- en zijkanten omsluit met een pen dwars-door, dus den geheelen achterkant openlatend. Zoo is het ook bij de haringbuis, pl. 43 en bij de fluit, pl. 55. De helmstok loopt onder den vloer der kajuit over een luiwagen tot voor den bezaansmast, alwaar de kolderstok aan het uiteinde is bevestigd, die door de reeds genoemde klos of „bril“, „het bewegend houtjen“ (Witsen pag. 88) naar boven steekt. Deze stuurplaats was mogelijk, zoolang de mast op dit dek stond en zoo ver naar achter, soms nog meer dan hier het geval is. Door het grooter worden der schepen werd het achterschip langer en plaatste men den van meer beteekenis geworden bezaansmast een dek lager, dus op den overloop, hierdoor alsmede door de veranderde afstanden bleef de kolderstok in het vervolg achter den bezaansmast. Deze manier bleef in gebruik tot in het begin der 18e eeuw het stuurrad in gebruik kwam. De uitslag van het roer is 15 graden.

De marsen.

De ronde marsen bestaan uit een haard op de zalingen met uitgebogen knieën en vullingen tot den rand, waarop eene leuning staat die aan den voorkant de halve hoogte heeft als aan achter- en zijkanten. Ik merk op dat wij de marsen te groot hebben berekend want de fokkemars zou nog van ruime maat voor den grooten mast zijn. Op pl. X ziet men bij drie der masten twee marsen, hetgeen bij Nederlandsche oorlogsschepen in de 17e eeuw als uitzondering bij eenige admiraalschepen voorkwam, o.a. bij de „Aemilia“ van Maarten Harpertsz. Tromp, en de „Hollandia“ van 1665. „Mars boven mars“ beteekende „iemand die zich trots en grootmoedigh gedraegt“ (Witsen pag. 500) of „hij maakt groote bravaade, en het heeft niet veel om het lijf“ (Winschooten). Van gelijke beteekenis was „bram boven bram voeren“ (Witsen pag. 486).

De ezelshoofden.

Deze waren in gebruik sedert de Enkhuizer schipper Krijn Woutersz. omstreeks 1570 op de gedachte kwam om de onbeweegbaar opgewoelde steng

door eene schietende te vervangen, zie Witsen pag. 258 en „Historie van Enkhuizen" door Egbert van der Hoop, 1666 pag. 105.

Tot in het eerste kwart der 17e eeuw bleven de ezelshoofden aan den voor-
kant open, zij steunden de steng dus enkel van achteren en ter zijde ter-
wijl de eigenlijke bevestiging in eene woeling om den masttop bestond. Over
het halfronde ezelshoofd loopt aan weerszijden eene groef voor de draaireep
der onderra. Eerst na het begin der 17e eeuw wordt de steng geheel om-
sloten door aanbrenging van een afgeplat stuk hout, het z.g. „kalf" dat met
bouten bevestigd was die door het geheele ezelshoofd liepen met een spie
aan den achterkant. De draaireep gaat dan door gaten op de naad tusschen
beide deelen. Van ezelshoofd komt „ezelsooren" (Röding „Wörterbuch der
Marine"), de lussen aan de stenge-ezelshoofden waarop de marszeilsra-top-
penant met een knevel werd gestoken ingeval geen bramzeil werd gevoerd
als welks schoot hij in dat geval dienst deed. Oorspronkelijke ezelsooren
zijn aan het compagnieschip Blijdorp-Padmos van 1722-'23 (zie pag. 87) in
het Mar. Museum „Prins Hendrik" en aan een Hollandsch oorlogsschip van
den 4en rang in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum; dit model heeft echter
aparte marszeilsra-toppenanten. De open ezelshoofden zijn op pl. IX slecht
waarneembaar, iets duidelijker op plaat X, ook zijn zij aan het middelste
kerkschip te Haarlem.

Stengen.

De oudere opgewoelde stengen waren zeer kort en ook bij schepen als de
„Halve Maen" hadden de schietende eene kleinere verhouding tot den onder-
mast als later. De uniforme maten die wij van Witsen en zijne opvolgers ken-
nen, gelden nog niet voor dit tijdperk. De groote steng is lang $38\frac{1}{2}$ c.M.,
tusschen den bovenkant der ezelshoofden $30\frac{1}{2}$ c.M.; de voorsteng op de zelfde
plaatsen $34\frac{1}{2}$ en 27 c.M.

De boegspriet.

Deze is lang van het schot van de bak tot de punt 43 c.M., heeft eene hel-
ling van 20 graden en wordt neergehouden door twee woelingen in het gal-
joen. Kleine jachten hadden geen blinde steng, enkel de gewone blinde ra
met haar zeil dat men hier opgedoekt ziet. Vrooms schilderij, pl. IX, is van be-
teekenis omdat men bij de „Mauritius" en de „Holland" de blinde steng ziet als
den vroegsten tijd dat zij hier en in andere landen in gebruik was. De steng
is nog zeer klein en heeft enkel eene zaling inplaats van eene mars, zelfs
voert de „Mauritius" bovenop eene sfeer die anders veelal de punt van den
boegspriet sierde; het was blijkbaar een navigatieteeken, reeds lang bestaande

en van het zelfde maaksel als de „vier groote doorluchtige hemelklooten“, de „koperen hemelspheren“ die op de schoorsteenen van het in 1655 gestichte Lands-magazijn op Kattenburg stonden (M. Fokkens, *Beschr. v. Amsterdam* pag. 181, en Domselaar IV pag. 292). Aangezien het jaartal 1593 op den viermaster, pl. X, geen zekerheid tot de vervaardiging geeft, laat ik deze aldaar aanwezige steng buiten beschouwing. Tot dit verband behoort ook de prent van Willem Barentz. van 1594 (Nederl. Hist. Scheepv. Museum) een op het model van Madrid gelijkende viermaster voorstellend, echter zonder blinde steng; noch op de kaart van Pieter Bast van 1597 als op zijn profiel van Amsterdam van twee jaar later komt zij voor en zelfs op het profiel van 1606 is er maar één aan te wijzen.

Ik ben overtuigd dat de schepen van den eersten tocht naar Indië geen blinde steng hadden, in de eerste plaats omdat men die daar nog niet heeft te verwachten, in de tweede plaats omdat zij nergens op de afbeeldingen van het reisverhaal „d'Eerste Schip-vaerd“ voorkomt, waarvan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum den eersten en tweeden druk bezit, resp. van 1597 en 1598. Daarentegen hebben zij wel de spheer op den boegspriet, waarbij ter volledigheid zij gezegd dat de titelprenten dezer uitgaven op dit punt verschillen, want die van 1597 geeft de schepen zonder dit ornament terwijl zij bij de tweede wel daarmede zijn voorzien. De aanwezigheid der spheer op de plaats waar later het mastje zou verrijzen is dus op zich zelf reeds van beteekenis.

Ook komt geene blinde steng voor op de afbeeldingen in de reisverhalen der tochten die in 1598 van Amsterdam en Rotterdam werden ondernomen, waarvan zich de eerste uitgaven in de Univ. Bibliotheek te Amsterdam bevinden. Hunne titels luiden:

„Het tweede boeck, journael oft dagh-register, inhoudende een warachtig verhael ende historische vertellinghe vande reyse, gedaen door de acht schepen van Amstelredamme, gheseylt in den maent Martii 1598, onder 't beleydt vanden admirael Jacob Cornelisz. Neck, ende Wybrandt van Warwyck als Vice Admirael“, 1601 bij Barent Langhenes te Middelburg.

„Wijdtloopigh verhael van tgene de vijf schepen (die in 't jaer 1598 tot Rotterdam toegherust werden, om door de Straet Magellana haren handel te drijven) wedervaren is, tot den 7 September 1599 toe“, enz. beschreven door Barent Jansz, 1600 bij Zacharias Heyns, Amsterdam.

„Description du penible voyage faict entour de l'univers du globe terrestre par Sr. Olivier du Nort d'Utrecht, général de quatre navires“, enz. 1602 bij Corn. Claesz, Amsterdam, zijnde de vertaling der Hollandsche uitgaaf van hetzelfde jaar.

Wel komt zij voor op de titelbladen van de laatste twee dezer reisbeschrijvingen. De 5 schepen der vloot van Mahu en Cordes zijn daar voorgesteld in volle zee, alle met name aangeduid (vertrouwenwekkend geheeten: het Geloof, de Hoop, de Liefde, de Trouw, de Blijde Boodschap) waarvan vier de blinde steng voeren terwijl zulks bij het jacht door afwending niet na te gaan is.

Van Noort's schepen liggen op de Maas voor Rotterdam, aangeduid als „de Eendracht, Mauritius-Admiraal, Hendrik Frederik-Vice Admiraal, de Hope”. Van deze heeft de „Mauritius” de blinde steng hoewel zij op de afbeeldingen nergens voorkomt. Hierbij zij opgemerkt dat de schepen nooit te zamen op de Maas hebben gelegen, want de eerste twee kwamen van Rotterdam, de andere van Amsterdam, waarna zij zich voor de Schelde bij elkaar voegden, en op de thuiskomst kan de afbeelding heelemaal niet doelen daar enkel de „Mauritius” is teruggekeerd. Nog een bewijs is de kaart van Rotterdam in 1599 door Henrijck Haestens in de Univ. Bibliotheek te Leiden (Museum Bodelianum, portef. 18; in de uitg. 1923 der Linschoter Vereeniging afgeb. op de helft der ware grootte), waar op de Maas vijf „Oost ende West Indië vaerders” liggen, alle met eene geus.

Het titelblad van het „Wijdtloopigh verhael” is dus een onomstootelijk bewijs dat de blinde steng hier te lande in 1600 bekend was en vermoedelijk ook heeft bestaan, hetgeen van beteekenis is omdat Vroom de Amsterdam-sche „Mauritius” en „Holland” (pl. IX) daarmede heeft voorzien. Of nu deze twee schepen ook in 1598 met de steng zijn uitgevaren, dat die onderweg kan zijn aangebracht of dat het eene toevoeging van Vroom is — misschien toen hij bij het schilderen de schepen zoo heeft waargenomen tijdens de uitreiding voor de volgende reis — daarin durf ik geene uitspraak te doen, waarbij men slechts voor oogen kan houden dat zij niet voorkomt op de platen van het reisverhaal.

Ook heeft men rekenschap te houden met de geringe afmeting der 5 Rotterdamsche schepen, want alleen het admiraalschip van 250 lasten was grooter dan de Amsterdamsche „Mauritius” de overige waren van 160, 150, 110 en 75 lasten (Linschoten-Vereeniging, uitg. 1923). Het heeft zich vermoedelijk voorgedragen dat de uitgevers de nieuwe toepassing op het titelblad teekenden, terwijl de schepen die op de reis nog niet hadden.

De ra's.

De onderra's zijn lang 43 en 37 c.M., de marszeilsra's 29 en 26 c.M. In vergelijking met de meeste afbeeldingen — vooral van groote schepen — lijken de onderra's te kort; niettemin zijn zij aldus in verhouding tot de scheeps-

wijdte gemaakt naar het voorbeeld van kleine driemasters, welke men op het profiel van 1606 recht van voren ziet, tevens met gedachtenis aan Witsen pag. 94 „Korte schepen passen lange masten en korte raes, en lange schepen korte masten en lange raes.”

De blokken.

Voor den vorm hebben eenige blokken gediend uit de verzameling van overblijfselen der overwintering op Nova Zembla in het Nederl. Museum; deze zijn vrij plat en eenigszins toegespitst. De schootblokken der onderra's, waarvan de binnenschijf voor den toppenant is, zijn gewone vioolblokken; later kwam hiervoor het peervormige blok in gebruik, waarvan de strop door het blok ging en de schijf voor den toppenant dwars op de andere stond. De kardeelen voor de draairepen hebben nog geen knecht bij den mast, maar een achterwaarts geplaatst drieschijfs voetblok; dat van het groote kardeel vermeldde ik reeds als op het verdek, terwijl het andere achter op de bak aan B.B. is geplaatst ter vrijloopping van het groote stag; het groote kardeel is op pl. X waar te nemen.

De jufferblokken zijn niet rond maar driehoekig. De inrichting van het puttingwant en stengewant was blijkbaar dat die onafhankelijk van elkaar waren, althans het eerste loopt naar den rand van de mars, terwijl het laatste zijne bevestiging daar binnen schijnt te hebben.

Verder merkt men eenige voor den tijd typeerende toepassingen op, als het val der voormarszeilsra, de nokgording der onderzeilen en de boelijns van het voormarszeil. Op pl. I en X ziet men het ruime gebruik van zulke spruiten, die van de vallen der ra's zijn echter bij pl. X in het ongereede geraakt.

Beschildering.

De waterlijn zeegt naar beide kanten boven het water uit, de kleur is licht-crème als nabootsing van het „wit gesmeer” (zie pag. 93). De beschildering is getrouw gevolgd naar voorbeelden op het profiel, naar Vroom en Aert van Antum. Zodoende is de lijst in den spiegel boven het roer rood, het verwulf is licht blauw met het wapen van Amsterdam zonder de tenanten. In de lijst van den bovenspiegel staat de naam gesneden; over het al of niet voorkomen daarvan op die plaats, in hoeverre dit kan hebben bestaan of dat het op schilderijen en prenten slechts ter verduidelijking dient, zal ik wegens de daaraan verbonden uitvoerigheid en de betrekkelijk geringe beteekenis niet nader ingaan. Zonder twijfel voerde het schip een daarop betrekking hebbend emblema, deze maan was vermoedelijk wegens eenige

bekende latere gevallen afnemend met doorgetrokken horens en een gezicht aan de schaduwzijde, zij is geel en de grond donkerblauw. Daarboven is een geelbruine lijst met groene stijlen op een rooden grond. De vertuining, den zijkant van de bak en het galjoen hebben een eenvoudig Renaissance ornament, de onderste vulling bij de eerste twee is blauw met lichtblauwe ringen, de bovenste is rood met eene groene guirlande, waartusschen eene geelbruine regeling, de lage reeling is van diezelfde kleur met roode stijlen. De regelingen van het galjoen zijn groen, terwijl de vulling een soort vischgraat beschildering heeft van licht- en donkerblauw, waartusschen gele biezen. Scheepsemblema's waren in Nederland gedurende de geheele 17e eeuw in Nederland zeer kenmerkend door eene tot den naam onmiddellijk toepasselijke voorstelling. Men kan zich dus licht voorstellen hoe de schepen uit het begin der O.-I. Compagnie beschilderd waren die voor een groot deel geheeten waren naar provincies, steden en dieren.

Op pl. IX voert de „Mauritius" het volledig prinselijk wapen in het verwulf, terwijl in den bovenspiegel 6 staven door eene hand of een bindsel bij elkaar worden gehouden; op een ander schilderij dat maar enkele jaren met dit kan verschillen staat het wapen in den bovenspiegel en het Amsterdamsche in het verwulf. De „Amsterdam" is bekend als haar eigen wapen voerende, de Rotterdamsche „Mauritius" voerde eveneens het prinselijk wapen en in het verwulf een boom, dien ik voor een oranjeboom houd.

In de uitgave van 1923 der Linschoten Vereeniging komt eene interessante mededeeling voor over de emblema's der schepen van Mahu en Cordes, waarvan bekend is dat bij den aankoop twee reeds eerder hadden gevaren. De emblema's van het vijftal waren bij de uitreeding in 1598 de volgende: het admiraalschip „de Hoop" had in den spiegel en op de vlag een anker met eene daarbij staande vrouw, het vice-admiraalschip „de Liefde" had vroeger „Erasmus" geheeten en behield de bestaande spiegelversiering, blijkbaar Erasmus voorstellende met een boek in de hand. De naam „Het Geloof" was uitgedrukt door de Tien Geboden met eene vrouwenfiguur, en „de Trouw" door twee ineengeslagen handen. Het jacht „De blijde Boodschap" was het omgedoopte „Vliegende Hert" 'welks beeld bleef bestaan en geheel in afwijking met den ouden en den nieuwen naam wordt het schip op twee plaatsen genoemd „t Duyfken" en „die Duyve."

Bevlagging.

De voortop voert de Amsterdamsche vlag rood-zwart-rood met drie witte kruisen, de groote steng eene rood-wit-blauw met in de middenbaan het monogram V. O. C. der Compagnie, de bezaansmast een vleugel oranje-wit-

blauw terwijl de achtervlag wederom rood-wit-blauw is met het Amsterdamsche wapen en tenanten. De plaatsing van het monogram heb ik enkel gedaan omdat dit toen reeds was ingesteld hoewel het mij niet bekend is wanneer dit voor het eerst in de vlaggen is geplaatst. Zooals men weet komt het later op alle eigendommen der Compagnie voor, op hare gebouwen in Europa en de overzeesche bezittingen, op de schepen, de kanonnen, in de vlaggen en op vele gebruiksvoorwerpen. In Amsterdam vindt men de letters, onder toevoeging der A van de „Kamer Amsterdam” in het poortje van een pakhuis aan de Prins-Hendrikkade alsmede in een schild boven den stoepingang op de plaats van het Oost-Indische huis.

Een mooi probleem voor vlaggenstudie uit het begin der O.-Indievaart is een ander schilderij dat thans ook aan Vroom wordt toegekend, hetwelk als eigendom der Nederd. Herv. Gemeente te Amsterdam in de kerkmeesterskamer der Oude Kerk hangt. Daarop komt ook de „Mauritius” voor met de andere spiegelversiering waarvan ik zooeven gewag maakte. Op het Y voor Amsterdam liggen eene menigte schepen met als voornaamste een twaalfstal waaronder met zekerheid eenige O.-Indievaarders, het is eene gekunstelde groepeeringswijze waarbij met uitzondering van vier kleine vaartuigjes alle verder verkeer of vertier is weggelaten, dus geheel iets anders als het drukke tafereel op pl. IX. Van al deze schepen, ook van die op den achtergrond waaien zooveel vlaggen als zij met mogelijkheid kunnen voeren. Het is eene groote verscheidenheid van gewone nationale en andere, meerendeels veelbanige wier samenstellingen van kleuren men voor een deel terugvindt in provinciewapens en stede-vlaggen. De eenige schepen die met zekerheid op hunne emblema's zijn vast te stellen zijn de „Mauritius” en eene „Amsterdam.” De eerste van dien naam, met de vloot van 1595 uitgevaren, werd wegens wrakheid bij Bawean verbrand, die der tweede vloot (1598) keerde eerst in Aug. 1600 terug toen reeds in Juni een derde naamdrager was vertrokken.

Twee der schepen voeren aan de groote steng eene vlag die overeenkomst met elkaar schijnen te hebben, het zijn de roode Hollandsche leeuw op een geel veld en een witte vlag met een rood kruis die beide aan boven- en onderkant een zoom hebben van rood en wit geschaakt. Beide zoomen tezamen vormen de oude Brabantsche vlag hetgeen mijne gedachten leidt naar de in 1599 opgerichte en te Amsterdam gevestigde Brabantsche Compagnie waarvan de uitgeweken Antwerpenaar Isaac le Maire de ziel was. Dezen noemde ik reeds in verband tot de uitzending van Hudson voor het tegenwerken na zijne uittreding in 1605 uit de Ver. O. I. Compagnie. Na dien tijd heeft hij zich beroemd gemaakt door de manier waarop hij buiten het octrooi om een tocht naar Indië wist te volbrengen. Vertrouwende op zijn aardrijks-

kundig inzicht dat er behalve straat Magellaan nog eene doorvaart naar de Zuidzee moest bestaan, wist hij van de Staten-Generaal voor de oprichting zijner compagnie de toestemming tot zes reizen te krijgen. In Juli 1615 vertrokken van Hoorn het schip „de Eendracht” en het naar deze stad genoemde jacht onder leiding van zijnen zoon Jacques en den ervaren schipper Willem Schouten; zonder het monopolie te schenden werd Indië op de door le Maire voorgestelde manier bereikt, de tocht leidde echter tot ontwikkelingen zonder eenig nuttig resultaat. Straat-Lemaire aan de uiterste punt van Vuurland en de naar de haven van uitvaart genoemde Kaap-Hoorn zijn blijvende herinneringen aan dezen merkwaardigen tocht; ons heden-daagsch Amsterdam eert zijne nagedachtenis door de Lemaire-gracht.

De eerste vloot der Brabantsche Compagnie, bestaande uit de „Nederland, Vereenigde landen, Nassau, en Hof van Holland” zeilde onder Pieter Both en Paulus van Caarden op 21 December 1599 van Texel, te zamen met vier schepen der Oude Compagnie welke eene vereeniging was der Compagnie van Verre en der in Januari 1598 opgerichte Nieuwe Compagnie; deze schepen waren de „Mauritius, Holland, Vriesland, en Overijssel” onder den Vice-admiraal Jacob Wilkens, dezelfde vaartuigen die een half jaar te voren onder van Neck waren teruggekeerd (pl. IX). De twee vloten scheidden onmiddellijk van elkander, tijdens de uitreis smolten de compagnieën echter samen.

De vier onder Wilkens waren de voorhoede van eene uitrusting waarvan de andere in Juni van het volgende jaar onder van Neck uitvoeren: de „Amsterdam, Dordrecht, Haarlem, Leiden, Delft, en Gouda”, bij welke vloot ook twee schepen der Brabantsche Compagnie behoorden: de „Witte” en de „Zwarte Arend” onder Guljam Seneschal.

In 1601 werd van Amsterdam wederom eene vloot uitgezonden door de Oude en de Brabantsche Compagnie en de West-Friesche steden; de Brabanders waren een „Zwarte, Witte, Roode, en een Groene Leeuw”.

Het schilderij der Oude Kerk wordt in het 14e jaarboek (1916) van „Amstelodamum” door J. F. L. de Balbian Verster voorgesteld als „De eerste vloot naar Indië voor de stad Amsterdam” en wel op de identificatie der „Mauritius” en „Amsterdam”, alsmede op (geheel onzekere) aanwijzing der „Hollandia” terwijl eene andere gewicht leggende veronderstelling uit ver verwijderde omstandigheden is gezocht.

Wanneer men het stuk contemporaine waarde wil toekennen dan heeft men er mede te rekenen dat ongeveer de helft der schepen, waaronder de drie genoemde, voorzien is met een blinde steng en eene bramsteng aan den grooten mast. Uit de diverse door mij vermelde bronnen zal zonder twijfel

niemand de gevolgtrekking kunnen of willen maken dat de eerste O. Indiavaarders bramsteng en zouden hebben gevoerd.

Wanneer men mijne gedachte omtrent de rood en wit geschaakte zoomen wil aanvaarden als het kenmerk der Brabantsche Compagnie dan staat het schilderij minstens 4½ jaar later dan het vertrek van Cornelis de Houtman en daarmede tevens in den tijd waarvan wij weten dat de blinde steng in gebruik was gekomen. Het achterliggende Amsterdam biedt topografische grafische gegevens van vóór 1606 en buitendien schijnt een jaartal in den spiegel der „Mauritius“ als 1604 gelezen te moeten worden. Het schilderij behoeft naar mijn gevoelen wegens de gekunstelde groepeeringswijze niet juist de getrouwe weergave van eene bepaalde gebeurtenis te zijn; men weet niet met welk opzet het werd vervaardigd, was het een eigen ontwerp van den schilder of eene opdracht die aan gestelde eischen moest voldoen? — Het stuk was ingezonden op de Entos-tentoonstelling in 1913 en in dit jaar op de „Historische tentoonstelling der stad Amsterdam“ waar het in den catalogus onder No. 589 voorkomt als „De schepen van de eerste tocht naar Indië op het IJ (?)“.

Er bestaat nog een schilderij dat voor eene afbeelding der eerste Indische vloot doorging. Dit is het groote stuk van Vroom in het Rijksmuseum tot voor korten tijd bekend als de terugkomst van Cornelis de Houtman met drie schepen ter reede van Texel in Augustus 1597, als hoedanig het meermalen is gereproduceerd bij verhandelingen over dezen tocht. Door de groote afwijking van Vroom's weergave met de werkelijkheid heeft het thans gelukkig een beteren naam gekregen die voor het eerst voorkomt in den catalogus van bovengenoemde „Historische tentoonstelling“ als No. 592 „Amsterdamsch eskader bij het inzeilen van het Marsdiep ± 1600.“

Thans genoeg over de „Halve Maen“ en alles wat op haar en haar tijdperk betrekking heeft, enkel wijs ik nog op de 5 opvarenden waarvan Hudson op het halfdek en de onderschipper met den Jacobsstaf. Deze figuurtjes zijn ongeveer 8 cM. groot en hoofdzakelijk bijgevoegd om de verhouding te doen uitkomen.

Als eene bijzonderheid op pl. IX vestig ik de aandacht op de gondel (beneden de steven der Holland) waarvan er twee gelijksoortige voorkomen op het IJ-gezicht van Amsterdam omtrent 1570 bij Domselaer „Beschrijving van Amsterdam“ 1665. Deze zijn volkomen gelijk aan het tweetal dat deelnam aan het groote waterfeest met den schepenoftocht op 23 Aug. 1662 te Londen bij het eerste bezoek der koningin, zij waren een geschenk van den hertog van Venetië aan Karel II in 1661. Pepys en Evelyn geven als ooggetuigen eene beschrijving van dit feest in hunne „Diary's“, de eerste bezichtigde de

gondels reeds op 12 Sept. 1661 terwijl Evelyn daarvan zegt op 2 Juni 1662: „I saw the rich gondola sent to his Majesty from the State of Venice; but it was not comparable for swiftness to our common wherries, tho' manag'd by Venetians." De oude Londensche wherry (te onderscheiden van vroegere en hedendaagsche andere Engelsche vaartuigen van deze benaming) is in „Falconer's Marine dictionary" uitg. 1815 als volgt beschreven: „The wherries allowed to ply about London, are either scullers, which means a single person with two oars, or two persons rowing with each an oar." Het thans bij ons voor de bekende plezierroeiboot geldende „wherry" is geenszins eene hedendaagsche Engelsche sportbenaming, zoo staat het woord dan ook in normaal Nederlandsch als „werrie" nevens de afbeelding in het kleine boekje „Het Schip" 1851 door J. J. Abbink en D. A. Teupken. Zie voor bovengenoemd waterfeest, alsmede over de Engelsche jachten, de bijdrage van J. W. van Nouhuys in „Mariner's Mirror" XI pag. 212.

Het oude Amsterdam, de tegenwoordige „binnenstad," was inderdaad een „Venetië van het noorden", men denke slechts aan N.-Z. Voorburgwal, Spuistraat, Spui, Damrak, Waterlooplein, vele Jordaangrachten en het open IJ. Voor ruim 30 jaren zagen wij de Venetiaansche gondel van het Amstel-Hotel met zijne vreemdelingen door de grachten varen, later lag het scheepje in den tuin van het hotel.

Fraaie afbeeldingen van Benthem's reconstructie vindt men in het tijdschrift „Buiten", jaargang 1909, intusschen is zij in een onlangs uitgekomen Duitsch werkje reeds gepromoveerd tot „wohl das älteste in Amerika erhaltene Schiff".

De waarde van eene reconstructie is betrekkelijk, want wanneer alle gegevens bekend zijn, is zij niet meer dan een proef van bekwaamheid; heeft de vervaardiger gedeeltelijk in den blinde moeten tasten of is hij eigenmachtig te werk gegaan, dan late hij ze liever achterwege, daar het product dan licht meer kwaad sticht dan goed. In het buitenland, waar bij sommige naties een opgewekter leven in de scheeps-oudheidkunde heerscht dan bij ons, zijn verscheidene goede reconstructies gemaakt, met name van de „Sante-Maria", waarvan exemplaren te Madrid, Parijs en Londen; middeleeuwsche modellen door R. Morton Nance in het „Science-museum" te Kensington, de „Royal Sovereign" te New-York door Henry B. Culver (secretaris der Ship-model Society), de „Mayflower" door R. C. Anderson voor de 300-jarige herdenking. Verder zijn van beteekenis de zilveren modellen van oudheid en middeleeuwen, die keizer Wilhelm II van Duitschland met zijne zilveren bruiloft kreeg, alsmede een Wikinger schip en eene Romeinsche trireme in het Louvre. Ook zij herinnerd aan eene gelijksoortige reconstructie als de „Halve Maen"

n.l. het Wikingerschip, dat bij de Columbus-herdenking in de Vereenigde Staten, in 1893 van Noorwegen naar Amerika overstak.

Wie zal het ondernemen om eene Amsterdamsche kogge te vervaardigen, met de twee herauten en den hond?

FLUIT

Plaat 55

Waar het compagnieschip, als koopvaarder in den specialen dienst van den Indischen handel, uit het laat 16e eeuwse spiegelschip was gegroeid, zoo ontstond in dienzelfden tijd de fluit die het koopvaardischip bij uitnemendheid in het overige verkeer zou worden. Haar geboortewijs staat in „Cronyk van Hoorn” van D. Velius uitg. 1604 pag. 215 als eene belangrijke scheepsbouwkundige gebeurtenis in het jaar 1595 opgeteekend: „Dit selve jaer werden hier de scepen, die men Hoorensche Gaings of Fluyten noemt, eerst ghemaeckt, zijnde de selve viermael so lang als wijt, sommige noch langer en seer bequaem tot de Zeevaart, soo om de zeylagie aende wint, als omt ondiep gaen: dies sy soo ghesocht werden, dat in 8 jaeren tijts meer als 80 sulcke scepen hier tot Hoorn uytgereet zijn, tot groot profijt vande Burgers”. In de 3e uitgave (1648) is hieraan toegevoegd: „Men maeckte die achterna noch veel langher, als tot vijf ende sesmael soo langh als sij wijt waren: Zijnde Pieter Jansz. Lioorne de principaelste hanthaver ende aenbinder van dese vernieuwinge: daer seer in 't eerste vande nabuyren opgesproken wert, als zijnde een sot en ongefondeert gebou, ja was hen soo vreemt dat oock verscheyden soo Meester Timmerlieden als Schippers uyt te nabuyr-steden hier quamen expres om de selve Schepen eens te sien, maer zijn achternae noch selfs gedwongen geweest dese proportie te volghen, of was ghesien, dat sy temet uyt het vaerwater geraeckt soudén hebben” hetgeen in de 2e uitg. (1617) reeds voorkomt met iets kortere bewoording. Het woord „gaings” vind ik in eene mededeeling over de concurrentie tusschen den Zaanlandschen en den Amsterdamschen scheepsbouw: „Dit maeckte meerder schaarheydt van werck, en drong de Timmer-meesters, belast met veel omslagh (moetende van de noodt een deught maken) met yver te trekken aan Boeyers, Gaangs, en diergelijcks, dat doende onder hun oude werck.” („Zaanlandze Arcadia” door Hendrik Soeteboom, 1658, uitg. 1702 pag. 535). Van Velius zou men begrijpen dat die van af 1595 te Hoorn gebouwde schepen zooveel van alle andere afweken dat zij als een nieuw type waren te beschouwen. Wanneer men de scheepsvormen op de kaart van Kornelis Antoniszoon van 1544 als uitgangspunt neemt dan is het begrijpelijk hoe zich

daaruit in verschillende richting twee voorname types konden ontwikkelen, n.l. één met behoud van den ronden romp en slechts een smalle spiegel in het opboeisel, het andere: het spiegelschip zooals er trouwens reeds enkele bij zijn.

In dit hoofdstuk zullen verscheidene gevallen van het ontstaan van nieuwe gedaanten worden besproken, gestaafd door de getuigenis van personen die het beleefd hebben; daarom zal ik mij onthouden van eene te vaste verklaring hoe precies die eerste Hoornsche fluiten hebben uitgezien en in hoeverre zij overwegend navolging, wijziging of nieuwe vinding waren. Op de kaart van Bast van 1597 en het profiel van 1606 komen eenige driemasters voor met een doorlopend boord tot den steven en een hoog smal roer met eene kuif dat bij enkele over het boord draait, bij andere door een licht opboeisel. Men kan echter gelooven dat de fluit van aanvang af, of van kort daarna hare eigen vaste gedaante heeft gehad want aldus komt zij in goeden getale op de kaart van 1625 voor, ook het voorschip bleef voller met meer rechtstandigen en flauwer gebogen steven dan bij het toenmalig spiegelschip bij welks vorm het begrip voorzat dat het water niet buiten-om maar onder-door geleid moest worden, zie v. Yk, pag. 353. Eene vergelijking van pl. 43, 54 en 55 toont het verschil tusschen fluit en jacht, en hare gelijkenis met de haringbuis.

Van zeer bijzonderen vorm waren de fluiten die om hout naar Noorwegen en om koren naar de Oostzee voeren, n.l. de peervormige gedaante van het achterschip met de breede hoeken en het sterk invallende boord, hetgeen een voordeel leverde in de meting der houtlasten, en van den Sont-tol, daar de schepen meer konden laden dan de maat inhield. Noorwegen behoorde toen tot Denemarken. De mededeeling van Witsen tot de teekening van eene zoodanige luidt op pag. 160: „Schepen die om 't noorden Hout, en vaak om 't oosten Kooren haelen, waer over het verschil ontstont tusschen Kroon Denemarken en dezen Staet, aengaende den eik of maet, die men in deze landen gaf, waeren van gestalt als in de nevenstaende plaet is ver-toont. Voor en achter zijn zy het wijtst, in de midden 't naeust, daer zy anderzins het wijtste zijn; de buitenste kromme streepen, die dwars op de plaet, over het schip heen gaen vertonen 't springen van het zelf, en hoeze wierden uitgezet, om by maet den inhout te verkleinen; de binnenste streeken, die overdwars door het schip zijn gehaelt, vertoonen van wat wijte een schip van dezen aert en lengte gebouwt, behoorde te zijn, als het zonder eenig opzicht, en na den eisch werdt gemaect. Het uitbreecken dezer schepen voor en achter, bracht hierin den schipper profijt aen, dat ze veele goederen meer stouden, als de maet der schepen hielt. Dog dit winst vinden

heden is te niet gedaen, door eene andere wijs van meten, daer wederzijts Opper machten in zijn eens, waerom oock nu het mismaeckt bouwen en geweldigh uitspringen achtergelaten werd't."

De Sont-tol, waarvan het hoofdkantoor in het tegenover Helsingborg gelegen kasteel „Kronborg" was gevestigd, drukte zeer op onzen Oostzee-handel, in welk verband hier zij herinnerd aan Nederlands machtsvertoon, waarbij de Vice-admiraal Witte Corneliszoon de With in 1645 met eene vloot van 50 oorlogsschepen zonder tegenstand en zonder tol te betalen eenige honderden koopvaarders door de Sont leidde. Het gevolg van dit ingeboezemde ontzag was eene verzachting der Deensche eischen, waaruit het Redemptie-verdrag van 1649 voortvloeide, een jaarlijksche afkoop voor Nederlandsche schepen om ongehinderd door de Sont te varen. Wie zich hierin nader wil verdiepen voor zoover het de meting der schepen betreft, leze bij Witsen het geheele 17e hoofdstuk en pag. 33 tot 37 van het bijvoegsel, handelende over de manier van het meten en de plaatsen waar de maten werden genomen, alsmede eene berekening naar „proefschepen" van oude, middelbare en nieuwe „fabryke", waarnaar de meetbrieven voor onderscheidene klassen werden opgemaakt. Hij deelt daarin mede dat ingevolge van 2 artikelen van het tractaat van „Elucidatie" van 11 Febr. 1666, op 2 Mei 1669 door beide partijen eene nieuwe meting werd ingesteld, die een einde maakte aan het onduidelijke voordeel der bijzonder gefatsoeneerde fluiten. Deze mededeelingen zijn van bijzondere beteekenis in Witsen's boek, aangezien hij een aandeel had in de pogingen van Amsterdam in 1684 en 1685 voor een minder drukkend tolcontract, dat eenige jaren later tot stand kwam. (Het leven van Witsen, door J. F. Gebhard Jr. I pag. 260—269).

De fluit werd dus de voornaamste vrachtvaarder; uit zulke schepen bestonden de groote vloeten, waarvan men steeds in de geschiedenis leest dat de vijand daarop loerde en dat zij om deze reden door oorlogsschepen werden uitgeleide gedaan en bij de terugkomst opgewacht.

Het waren „Spaens-vaerders", „Frans-vaerders", „Straet-vaerders" die door de straat van Gibraltar, en „Ooster-vaerders" die naar de Oost-zee voeren. „Noorts-vaerders" voeren naar Noorwegen, zij hadden eene houtpoort achteruit en werden ook voor de walvischvangst gebruikt, in dat geval „voor aen de boegh, tegen 't eys verdubbelt" (Witsen pag. 160).

In 't algemeen waren zij licht bewapend, behalve die welke langs gevaarlijker wegen voeren en daarom meer stukken voerden en meer volk hadden; ook in de vaart naar Oost- en West-Indië werden fluiten gebruikt.

Fluiten die naar het zuiden en westen voeren, hadden een galjoen en soms eene galerij (zijwaarts uitbouwsel der kajuit); die naar het noorden voeren,

hadden dat niet. Zoo zegt Witsen, pag. 168: „Het bijzonder gebruik doet Schepen onderscheidelijker wijze bouwen. Een Straets-vaerder dient breed en zwaer te zijn, bequaem om van zich te bijten. Straets-vaerders zijn veeltijts Fluiten, boven smal, en met een Galjoen voorzien, en veel cierlijker als die na 't noorden vaeren, welke zelden Galjoenen of Galderijen hebben, de guerheit de luchts daer leit weinig rinkel-werk, of uiterlijck cieraet.” Fluiten zonder galjoen hadden „twillen of knies” tegen het boeisel bij den voorsteven (Witsen, pag. 160), de soort gekromde berentanden die men later bij alle koffen en galjoten aantreft, ook hadden zij daar de botteloef (zie onder „galjoen” in de beschr. van pl. 54).

De kleinere verhouding tusschen lengte en wijdte dan bij andere schepen vindt men aangegeven bij Witsen en van IJk.

Eerstgenoemde geeft „een gemeene fluit, lang over steven 130 voet, wijt $26\frac{1}{2}$ voet, hol 13 voet 5 duim; een Noortsvaerder van dezelfde lengte en wijdte behoort 2 voet holder te zijn”; nog een „fluitschip, lang 120 voet, wijt 22 voet, hol $11\frac{1}{2}$ voet, rijsende achter op ieder voet lengte een duim”, alsmede eene lijst van schepen op pag. 34 van het bijvoegsel waarvan de lengte bij de meeste 5 maal de wijdte is.

Van IJk geeft vele bestekken van fluiten, lang 132 tot 140 voet met ongeveer $4\frac{1}{2}$ maal de wijdte, de kleinste is van 78 bij 19 voet (pag. 202).

Ons model heeft met 80 c.M. lengte en 26 c.M. wijdte eene verhouding van 3,08 hetgeen dus veel grooter is dan bij deze opgaven. Eene te groote lengte-wijdte verhouding is dikwijls een gebrek bij primitieve blokmodellen, intuschen mogen wij ons verheugen dit exemplaar te bezitten; overigens is het knap gemaakt met aardig snijwerk en oude beschildering, het heeft een galjoen en voert 6 stukken geschut. Ook zij erop gewezen dat het achterschip als bij een tjalk gewoon rond is (vergel. pl. 20) en niet met een fraai verloopende piek; in hoeverre het model met deze eigenschappen natuurgetrouw kan zijn, zou nader vast te stellen zijn. Het Nederl. Hist. Scheepv. Museum bezit nog een fluitmodel, voerende het jaartal 1691, dit heeft meer die uitspringende wangen en ook eene piek; het is eveneens van primitief maaksel en de oudheidkundige waarde is niet in alle deelen zuiver, aangezien het oorspronkelijk veel korter was en kort vóór het aan het museum kwam, door inlassching van een middenstuk eenigszins in de lengte-wijdte-verhouding van eene fluit is gebracht.

W. A. Winschooten (1681) zegt: „fluit of fluitschip heeft sijn naam na alle waarschijnlijkheid van een fluit, om dat dit slag van Schepen lang en smal is.” Rekenschap houdende dat Winschooten soms erg kinderlijk is en in hoeverre betrouwbaar, lijkt mij dit niet onmogelijk toe; misschien wist hij het bij overlevering.

Velius als tijdgenoot van hun ontstaan en inwoner van Hoorn noemt de schepen „gaings of fluyten” zooals zij dus blijkbaar van aanvang af hebben geheeten; men zou zich kunnen voorstellen dat de betiteling als fluit eene geestigheid is geweest van een der velen die de schepen kwamen zien en kritiseerden. Hagedorn deelt mede dat „gaing” hetzelfde soort schip was dat men destijds in Deutschland „gading” of „gadung” noemde.

Winschooten zegt verder: „De fluiten sijn tweederlei, te weeten, de gemeene, en die men Katten sonder ooren noemd”, en daarna: „Van dit dier kat komt een soort Fluiten, die men Hekbooten noemt, genaamd Katten sonder ooren: moogelijk om dat, gelijk een kat mismaakt is, die geen ooren heeft, alsoo ook deese scheepen, om dat sy geen breede Spiegels, gelijk andere groote scheepen tot haar versiersel hebben.”

Witsen's woorden „de geslachten van schepen worden dikmael zeer vermengt” (pag. 168) worden, wat de zeeschepen betreft, wel het meest bewaardheid in de soorten die uit de fluit voortsporen; deze schepen zijn:

Katschip.

Witsen geeft op pag. 162 het charter van een kat, lang 116, wijd 23, hol 12 voet waarbij hij o.a. het volgende mededeelt: „Aen te mercken is in deze Katten, die men beter Ezels mogte noemen, om haer traegheit, datze meest rechthoukig gemaekt werden, om dat het grenenhout niet zeer buigzaam en is. Zij zijn onder meest plat, en worden op drooge gronden meest gebruikt. Van het vlak komt maer een rechte plank schuins opstaen voor de Kimgang, en voorts rijst hij plat, al wijderende na boven toe, tot aen de uitwaeteringh, daer hij weder krimpt. Deze Kat-schepen kan men onder het geslacht van Pynassen nochte Fluiten stellen; want zij van een vermengde gestalte uit Boeiers en Fluiten zijn gemaekt. De steevens vallen weinig, en zulks om de ruimen des te grooter te doen zijn: de masten zijn klein en licht, strijcken het zeil om laeg, voeren geen marszen, en weinig volck: zijn achter laeg, de kajuit zakt onder den overloop, als in de Galjoots; heeft geen hut, maer een voor-onder. De kiel, die wel veeltijts van eiken is, maect men oock wel van green of viere-hout, gaen boven vier of vijf voet niet diep. Haer bezaen is van maekzel als op de Binnelants-vaerders, met een roede onder, en de zeilen meest vierkant.”

Dit laatste is merkwaardig als vroege vermelding van een bezaan met een boom op een driemastschip, zie mijne mededeeling pag. 58. Wat Winschooten van een kat zegt, noemde ik zooeven; Witsen beschrijft ook het geheele tuig van een katschip, lang 116 of 118 voet (pag. 131) waarvan het bijzonder is dat er geene marsen zijn. Zoo beschrijft ook Rödning het in „Wörter-

buch der Marine" 1794: „Kat, Kattschiff, ein dreymastiges Fahrzeug, das insonderheit in Norwegen, Schweden und Dännemark gebraucht wird, es ist ungefähr wie ein Fleutschiff gebauet und blos zum Handel eingerichtet. Es führt Polacker Takelasche, das heisst die Masten haben keine Stengen sondern bestehen aus einem Stück. Bramsegel können daher auf diesen Fahrzeugen selten gebraucht werden. Die Segel sind übrigens eben so beschaffen wie auf dreymastigen Schiffen. Die Engländer bedienen sich der Katten auch zum Steinkohlenhandel." Een fraai model van een aldus getuigde polakker is in het Nederl. Museum; het merkwaardige tuig wordt door Röding uitvoerig beschreven onder „Polacker", het waren paalmasten uit één stuk of uit twee opgelaschte deelen met marszeilen, die zeer vlug gestreken konden worden. Groenewegen geeft de afbeelding van „een kat of houthaalder".

Hekboot.

Witsen, pag. 168: „Hekbooten zijn schepen, die onder als een Fluit, en boven als een Pynas zijn gemaect, 't geen gedaen wert om veel te laden, boven ruimte tot verblijf te hebben, en van aenzien te zijn. Over steven werdt een balk geleght, daer men op uitbouwt."

Winschooten zegt ongeveer als bij het katschip: „Hekboot, of kat sonder ooren: een soort van Fluitschepen, voor en agter breed met een kleine Spiegel, die omdat se veel last kunnen voeren, heedendaags veel in gebruik zijn: waarom nu dat sij bij de schippers een Kat sonder ooren genaamd werd, daar naa mag men raaden: immers dat is seeker, dat een Kat, die de ooren afgesneeden zijn, mismaakt en ongesien is, soo ook een Hekboot, dat een lomp maaksel is, en geen sieraad van Galderijen, of een groote Spiegel heeft".

Röding: „Heckboot, een dreymastiges Fahrzeng oder eine Art Barkschiff, das hinten ein Heck hat. Es ist flacher von Boden als eine Fregatte, aber etwas schärfer als eine Barke. Einen Bauriss und ein Besteck davon findet man bey Chapman". Hiermede bedoelt hij „Architectura Navalis" 1765 van Friderico Henr. Chapman, een belangrijk werk over den 18e eeuwschen scheepsbouw waarin verscheidene Nederlandsche schepen voorkomen.

Bootschip.

Witsen zegt pag. 162 „Boten zijn kleine Fluit-scheepjens, die boven plat, en in ste van een verheven hut of Kajuit, een vooronder hebben, het stuer over of aen boort draiende. Zij hebben een verdeck"; en bij de bespreking van een galjoot, pag. 165: „Zij werden zomtijts achter Fluitsgewijze opgeboeit, wanneer men hen de naem mede wel van Booten plag te geven". Bij het

charter van een boeier zegt hij op pag. 164: „Maer 't is te raden in stee van Galjoots of Boeiers van 70 last, gelijk die van dees nevengaende Certers zijn: Boots met drie masten te bouwen, welcke bequamer te redden, gemakkelijker te beheeren, min afdrijven, en meer wegspoeden, die na alle weer en windt, zeil konnen minderen en vermeerderen" (zie bij mij pag. 185). Enkele verdere mededeelingen over het bootschip zal ik bij de bespreking van het model op pl. 56 doen.

Wij kennen het zuivere fluitmodel uit eene menigte afbeeldingen van verschillenden aard uit de 17e eeuw aan het einde waarvan het oude model nog bestond naast de reeds ingetreden vermengingen, daarna is het steeds meer door deze verdrongen zoodat 18e eeuwse afbeeldingen die wel het aanzien van fluiten hebben, doorgaans geene zijn.

Een goed model, hoewel primitief, bevindt zich in de verzameling uit familiebezit bij den heer G. J. Honig te Zaandijk, welke met de Zaanlandsche Oudheidkamer de voornaamste collectie onzer walvischvangst vertegenwoordigt. De walvischvaarders, zoowel de fluiten als de later hiervoor gebruikte bootschepen hadden dwars over de roef een zware aan beide einden buiten boord stekende balk waaraan twee sloepen boven elkaar waren opgehangen, bij hun voorsteven hingen zij aan een takel die langs het groote want naar de mars liep, ook waren daar eenige rijschenen tegen het boord. Deze sloepen, van het bekende scherpe model met gebogen stevens waren een belangrijk deel der uitrusting, hun aantal bedroeg tot een half dozijn al naar de grootte van het schip.

Bekende boeken over dit oude bedrijf zijn C. G. Zorgdrager's „Groenlandsche visscherij" 1727, en „Nieuwe beschrijving der Walvischvangst en Haringvisscherij" 1791 door D. de Jong, H. Kobel en M. Salieth, terwijl getrouwe voorstellingen hoe het aan den rand der ijsvelden toeging, bewaard zijn gebleven in diverse penschilderijen van A. Salm waarvan exemplaren in de Zaanlandsche Oudheidkamer en het zeer fraaie in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, voorstellende de walvischvloot van de familie Doornekroon te Amsterdam (zie het 2e jaarverslag van dit museum). Het belangrijke stuk dateert uit de eerste jaren van 1700 en geeft een duidelijk beeld van de daarvoor gebruikte fluiten die forscher zijn en breeder in den boven-spiegel dan het model op pl. 55. Ook moet het schilderij van De Man uit het Rijksmuseum genoemd worden, van 1639, voorstellende de Amsterdamsche traankokerijen op Jan-Mayen-eiland, dus uit den tijd toen de traan ter plaatse werd bereid zoolang de walvissen zich nog niet van de kust hadden teruggetrokken. Op dienzelfden tijd heeft blijkbaar het schilderij eener walvischvangst betrekking in het Maritiem Museum „Prins Hendrik" te Rotterdam.

Hagedorn geeft in „Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen" uitvoerige mededeelingen over de fluit en haar gebruik, ook in betrekking tot den Sondtol, alsmede over den bouw in Duitsche havens waar te Lübeck de eerste in 1618 van stapel liep.

Ook moet het „ontwerp" van een merkwaardig fluit-tuig vermeld worden door Witsen beschreven op pag. 30 van het Bijvoegsel. Dit voerde aan den grooten mast „een zeer groot smakzeil, met een gaffel" (zie bij mij: pag. 64). Verdere bijzonderheden waren: „Achter zal dit schip een groot bezaan zeil voeren, met een overloop, gelijk als op de Jachten, de zeilen aen boeghspriet en fokkemast zijn als op gemeene Reezeils schepen, behalven dat gestadigh een staghzeil gebruikt zal worden: het opperzeil aen de groote mast is smakzeils gewijs." De hier genoemde bezaan is in alle geval een zeil met een gaffel en het stagzeil is zeer zeker een voorstenge-stagzeil.

Een bezaan met een boom komt reeds voor in de te voren aangehaalde beschrijving van Witsen over het katschip-tuig en nu lezen wij hier eene vroege vermelding van een stagzeil op den boegspriet van een driemastschip. Witsen noemt op pag. 135 bij de zeilen van een schip van 235 last het „stagh-zeil breet 16 kleet, diep achter 16 ellen" en het „stagh-zeil tot de stengestagh, breet onder 8 kleet, diep achter 13 ellen." Hiervan zien wij het eerste in toepassing aan het groote stag van een der schepen op het penschilderij van W. v. d. Velde in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, voorstellende de kriegsraad aan boord der „Zeven Provinciën" op 10 Juni 1666 (de dag vóór het begin van den Vierdaagschen zeeslag). Beide zeilen nl. aan groote- en aan stengestag, komen voor bij de zooeven genoemde walvischvloot der Doornekroons.

Allard vermeldt in het in 1695 uitgekomen 1e deel van „Nieuwe Hollandse Scheepsbouw" pag. 51 het groot-, bezaans-, stenge- en voorstenge-stagzeil, waarvan hij de eerste twee overeenkomstig aangeeft in de bijbehorende teekening terwijl het laatste daar aan het fokkestag is aangebracht, hetgeen niet beantwoordt aan de benaming.

Het van de Admiraliteit van Zeeland herkomstige model in het Nederl. Museum (zie pag. 133 en 137) welks romp in 1698 was voltooid en kort daarna werd opgetuigd, voert drie stagzeilen, nl. aan het groote-, grootstenge en voorstengestag, alle aan rijstagen die aan de stagen bevestigd zijn, bij het eerste beneden het oog, bij de andere op $\frac{1}{3}$ der lengte. Een stagzeil kwam dus op den boegspriet voor toen die overigens nog op de oude manier was getuigd nl. met de blinde steng. Na 1700 heeft het nog eenigen tijd geduurd eer deze plaats maakte voor een kluifhout waardoor de bovenblinde geheel onder den boegspriet kwam en een kluiver kon worden toegevoegd.

Voor verdere mededeelingen omtrent stagzeilen leze men „Mariner's Mirror" XI pag. 93, 209, 427 met de verwijzingen naar vorige jaargangen.

Een deel van het „ontwerp" n.l. het gaffelzeil aan den grooten mast vinden wij bij de „Engelse fluyt met een gaffel, getaakeld als een barkenteyn", eene prent door van der Laan; overigens voert dit schip eene blinde steng en een gewone Latijnsche bezaan, zie hierover de opmerkingen van R. Morton Nance in „Mariner's Mirror" V pag. 3.

Het moge eenigszins duidelijk geworden zijn dat de fluit een merkwaardig Nederlandsch koopvaardijschip was voor zeer uitéénloopende doeleinden in gebruik, dat voor de geschiedenis van onzen scheepsbouw de beteekenis heeft een schakel te zijn tusschen de reeds ver verwijderde 16e eeuw en het tijdperk van 1800.

BOOTSCHIP

Plaat 56

Het ontstaan van het bootschip als een fluitsgewijs opgeboeide galjoot vermeldde ik reeds bij de bespreking van pl. 55. Over de galjoot, welk scheepstype tot dusverre weinig ter sprake kwam, zal ik eenige mededeelingen doen bij de volgende modellen, voornamelijk bij pl. 60.

Het hier gereproduceerde komt mij voor een goed model van een bootschip te zijn, het beantwoordt althans aan vele voorstellingen daarvan, o.a. twee bij Groenewegen, ook geeft deze twee Groenlandsvaarders waarvan er een toevallig ook „De goede Hoop" is genaamd.

Verwijzende naar de inleiding tot hoofdstuk V voorziet dus ook dit bootschip in zekere mate in de leemte door het gemis van een echt model van een walvischvaarder in de reeks der visschersvaartuigen.

In Hoogendijk's „De grootvisserij van de Noordzee" staat op de lijst der te Vlaardingen aan de werf „'s Lands Welvaren" gebouwde schepen in 1734 een bootschip van 27 el, 9 d. lang en 6 el, 9 p., 1 d. wijd. Het model meet over stevens 78 c.M. bij eene wijde van 21 c.M.; ik vond het in 1912 bij eenen antiquair te Amsterdam. De witte waterlijn en het verguldsel van den bovenspiegel zijn oud, de beschildering van het opboeisel (een blauwe en een roode vulling en verder groen) is nieuw; van het tuig waren de masten en het rondhout aanwezig. De indeeling en het ornament van den bovenspiegel zijn naar behooren, hij steekt echter aan de zijkanen te ver naar buiten; achter den fokkemast ziet men het van boord tot boord loopende braadspit. Het verguld van den spiegel heeft hier enkel beteekenis in den zin als pronkmodel, in werkelijkheid was het gewone decoratieve beschildering.

De thans niet meer bestaande houten kof was een zeeschip van echten Nederlandschen bouw dat in den loop der 18e eeuw is ontstaan, zoodat wij het in de 2e helft daarvan als een voornaam type aantreffen. In den grondvorm behoorde zij tot de groep der smakken, waartoe in de eerste plaats de eigenlijke smak en verder de schepen als tjalken en andere van soortgelijken bouw behoorden. Hoewel de kof in sommige deelen overeenkomst met de tjalk had, voornamelijk in den breeden kop, was zij overigens van een eigen type.

De algemeene kenmerken daarvan zijn als volgt: een kielschip met platten naar de kiel eenigszins hellenden bodem, weinig ronding in de kimmen, vierkant in de hoeken met als gevolg een breed voorschip, flauw gebogen zwak hellenden voorsteven, van achteren gepiekt met nagenoeg rechtstandigen steven, loodrechte zijden en eene gelijke breedte over een groot deel der scheepsruimte, een breed berghout, meer of minder zeeë al naar plaatselijke bouwwijze, een smal roer dat over het boord draait, aanvankelijk met zwaarden, later doorgaans geene.

Het tuig is een groote mast met opgelaschte steng, waaraan een grootzeil met of zonder boom, een briefok met twee bovenzeilen, vier zeilen aan den boegspriet en een kleine mast met een bezaan, die tusschen de roef en het verhoogde achterdek stond dat gelijk lag met het boord. De daaronder gelegen kajuit had naast den steven aan elken kant een groot vierkant raam in het berghout, soms twee naast elkaar.

Deze beschrijving heeft betrekking op eene kof uit het midden van de 2e helft der 18e eeuw, die men als het standaardtype mag beschouwen van de groote verscheidenheid der 19e eeuwse opvolgsters. Deze oorspronkelijke koffen hebben boven water het aanzien der gelijktijdige galjoten, hetgeen blijkt uit de afbeeldingen bij Groenewegen „een kofschip” (serie A 3, B 11, E 5) en een „eenmast galyootschip” (C 9). Alle drie de koffen hebben smalle zeezwaarden, de galjoot heeft geene, zoodat deze onder water meer besneden zal geweest zijn.

Le Comte noemt de smak „de zuster der koffen” en zegt dat beide schepen bij stormweer veel kunnen doorstaan, waarvan het spreekwoord „koffen en smakken zijn waterbakken”. Deze drie schepen en daarnaast de op zich zelf staande hoekers waren de kustvaarders der 18e eeuw, in de 17e waren het voornamelijk boeijers en smakken, waarvan de eerste in onbruik raakte, terwijl de smak zich wist te handhaven (zie pag. 185); Le Comte zegt dat de

koffen in de plaats traden van de katten en fluiten. Zij werden voornamelijk in Friesland en Groningen gebouwd, zoodat zij naar deze provinciën in twee hoofdsoorten zijn in te deelen, ook bouwde men ze in Holland, voornamelijk te Dordrecht. Wie hier het fijne van wil weten zal van Loon's „Burgerlijke scheepsbouw" ter hand moeten nemen, die bij de bouwteekeningen de uitvoerige beschrijving geeft van een „Nederlandsche kof", lang 30, wijd binnen de huid 7.30 en hol 3.70 el, en een „Groninger kof", groot 80 last, lang 25, wijd binnenwerks 6 en hol 3 el.

Bij de Groninger was het 18e eeuwsch model eenigszins gewijzigd door een meer rechte strook, hetgeen duidelijk uit de hier gereproduceerde blijkt. Dit zeer accurate model van het Maritiem Museum „Prins Hendrik" is afkomstig uit de nalatenschap van den zeeschilder Willem Mesdag, bekend door zijne strandtafereelen met vele bomschuiten.

Van Loon geeft vele mededeelingen en aanwijzingen over het bouwen van koffen, waarbij hij de waarde van een goeden vorm onder water doet uitkomen. Door weinig eenheid en veelal gebrek aan theoretische kennis liepen de modellen zeer uit-een. Hij bepleit het nut van een normale piek van achteren, omreden deze soms overdreven hoog werd gemaakt, waardoor het schip daar te diep zonk, alsmede wanneer het wenschelijk was om ook van voren een flauwe piek aan te brengen. Door deze beter besneden vormen waren geene zwaarden noodig die volgens Groenewegen bij de andere koffen algemeen in gebruik waren. Niettemin waren er in van Loon's tijd Groninger kapiteins die van Harlingen op Noorwegen voeren en wegens het Vlielanders gat de voorkeur gaven aan weinig diepgaande koffen met hechte smalle zwaarden, dus van gelijken vorm als Groenewegen die geeft. Ook klaagt hij dat de meeste ver in het binnenland gebouwd werden en afhankelijk waren van nauwe sluizen of boogbruggen zoodat zij halfvoltooid daardoor gebracht werden om op eene andere plaats te worden afgetimmerd, zie bij mij pag. 177 en de mededeelingen van den heer Puister in dit hoofdstuk. De kofmast met vaste steng biedt hem wederom gelegenheid om op de nadeelen van dit oude tuig te wijzen, deze was buitendien eenigszins anders dan bij de in hoofdst. I besproken jachten, waar het lasch boven den hommer eindigde, terwijl de topmast hier, steeds dunner wordende, tot halverwegen den ondermast reikte. Met vreugde begroet van Loon de invoering van het schoenertuig met dunne masten en vallende stengen op onderscheidene Groninger koffen, ook zegt hij dat de kofschippers welke voorheen met de schietende steng den spot dreven, dit later met den ouden vasten topmast deden (Burgerl. scheepsbouw, pag. 55 en 31). Le Comte „Schepen en Vaartuigen" pag. 12 spreekt ook over den grooten mast met strijkende steng „hetwelk niet onsierlijk staat, maar

de kof ontaardt." Nadere mededeelingen over koftuigen geeft hij in „Praktikale zeevaartkunde en theoretische kennis voor handel en scheepvaart" 1842 pag. 13.

Van Loon prijst zeer het product van den kofbouwer Klaas Sjollema te Grouw, die wetenschappelijk naar teekening werkte (Nederl. Scheepsb. pag. 60, Burgerl. Scheepsb. pag. 69). Nu bezit het Nederl. Hist. Scheepv. Museum een Friesche kof, gemerkt „Grouw 1814" zoodat dit model mogelijk eenig verband tot die aldaar gebouwde schepen heeft, misschien was het liefhebberijwerk van een scheepstimmerman, daar het maaksel op zoo eene herkomst wijst, want het model, zeer fraai van vorm en lijn, is een blok, hoewel het thans het aanzien heeft van gebouwd te zijn doordat het, kort vóór het aan het museum kwam, met eene eiken beplanking werd betimmerd. Bij die gelegenheid is tevens het één-mast-tuig met schietende steng verdwenen, hetwelk merkwaardig was wegens de mededeelingen van Van Loon, het werd vervangen door een bijgemaakt tuig met vaste steng. Koffen met schoeneren zg. derdehalfmast-tuig komen bij pl. 58 ter sprake. Thans varen er nog ijzeren met één mast en een bezaan; hoewel gemoderniseerd, is daar zoowel in den romp als in het tuig nog veel van het oude bewaard gebleven, ook voeren zij wederom zwaarden.

KOF

Plaat 58

Deze kof voert een schoenertuig waarvan Van Loon de invoering in „Burgerl. scheepsbouw" mededeelt (zie beschr. pl. 57). Het model heeft een fraaie zeeg en meer ronding dan de rechtzijdige éénmastkoffen, het is lang 89, breed 29, hol 12 cM. Het Nederl. Hist. Scheepv. Museum bezit ook een soortgelijke uit de provincie Groningen herkomstig welke dien overeenkomstig meer het model heeft van de kof op pl. 57. Beide modellen zijn fraai gebouwd en in alle deelen, ook het volledige tuig, oorspronkelijk. De Groninger heeft een loopende boegspriet terwijl de hier afgebeelde hem op den steven voert; de mast gaat bij beide door de roef.

Naast vele andere afbeeldingen is het aanzien der koffen het nauwkeurigst bewaard gebleven in de fraaie kleurentekeningen van D. A. Teupken uit het midden der 19e eeuw. Een etiket op den achterkant zijner schilderstukken vermeldt dat hij te Amsterdam gevestigd was en „alle soorten van schepen teekent"; deze afbeeldingen die hij in opdracht der reeders maakte, geven de betrokken schepen zonder twijfel getrouw weer. Er bestonden ook drie-mastkoffen, het Nederl. Museum bezit daarvan een halfmodel waarnaar ik

een romp heb laten maken die thans in het Ned. Hist. Scheepv. Museum is. Eene fraaie afbeelding van zoo'n schip bezit ik in eene kleurentekening van bovengenoemden Teupken. Het is de „Axim" gevoerd door kapitein E. E. Mos in 1840 met de nummervlag 559 van Zeemanshoop. Het derde-halfmasttuig is een licht driemasttuig zonder marsen, enkel zalingen; de toppen der ondermasten zijn zoo lang dat zij tot nagenoeg de helft der steng reiken terwijl de bramstengen aan den achterkant van deze zijn geplaatst met hun voet op het ezelshoofd. De achterste mast met eene enkele steng voert een bezaans- en topzeil. Behalve wat langer, is het schip hetzelfde als de hier gereproduceerde kof; de roef bevindt zich voor den bezaansmast.

KOOPVAARDIJHOEKER

Plaat 59

Dit in alle deelen oorspronkelijke model van het Nederl. Museum is de éénmastkoopvaardijhoeker „De familie Spruyt" van 1756.

De vorm van den romp is de oudere gedaante van den in de 19e eeuw fijner besneden vischhoeker, evenals deze waren het weerbare schepen en goede zeilers, voornamelijk door hun gepiekt voor- en achterschip, buiging in de zijden en ronding in de uiteinden; het waren dus heel andere schepen dan de hoekige rechtzijdige en platbodem éénmastkoffen. De reproductie geeft een goeden kijk op het tuig, zoo men ziet is dit bij den grooten mast wat hooger en zwaarder als bij den vischhoeker, overigens is het vrijwel hetzelfde n.l. de plaats van den grooten mast, het achterwaartsche want en de lange over het voorschip loopende boegspriet. Wij hebben hier dus een schip dat enkel met het verschil in andere inrichting dienstig was voor visscherij en koopvaardij. De haringbuis was oudtijds eveneens als koopvaarder in gebruik, ook Groenewegen geeft een „koopvaardij-buys" getuigd als deze éénmasthoeker.

Reeds in de 17e eeuw bestonden er hoekers met twee en drie masten, Witsen vermeldt die op pag. 165; van IJk vermeldt hoekers van 78 en 80 voet wier lengte 4 maal de wijde is en geeft het uitvoerig bestek van een hoeker lang 80, wijd 20, hol 11 Amsterd. voet „gedestineerd na Oost-Indien".

Groenewegen geeft éénmasthoekers, een tweemastige met een „barkentijns-tuig" en 2 driemasthoekers waarvan één bewapende als buisconvooiër.

Van Loon houdt eene beschouwing bij de tekening van een in 1826 te Maassluis gebouwde hoeker, lang 84, wijd 21 Rijnl. voet (26,4 M. en 6,6 M.) mede in verband tot andere schepen. Het schip voerde schoenertuig en was „zoo veilig als een boer zijne landhoeve".

Bij le Comte vinden wij voornamelijk de inrichting van het schip en van het éénmasttuig beschreven, hij noemt verder driemasthoekers, tweemasthoekers met brigantijnsttuig en met galjootsttuig.

Wie dus eene studie wil maken over de vele variaties van het tweemast-tuig der 18e en 19e eeuw zal zich nader met deze schepen moeten bezighouden. De hoekers zijn in den loop der 19e eeuw door opkomende nieuwe modellen verdrongen. Het Nederl. Scheepv. Museum heeft een overeenkomstig model als het hier afgebeelde in bruikleen van de gemeente Zierikzee, hetwelk daar met nog een ander in verwaarloosden maar ongerepten toestand op den zolder van het raadhuis stond. Het is genaamd „t Welvaaren der stad Zierikzee," gedateerd 1768, lang 112, wijd 28, hol 18 cM., schaal 1 op 20.

GALJOOT

Plaat 60

De afbeelding van dit zeer fraaie model van een driemastgaljoot dank ik aan monsieur Jean Destrem, conservator van het Musée naval du Louvre. Het staat afgebeeld en beschreven in „Souvenirs de Marine" II van den vice-admiraal Paris, destijds (1884) conservator dezer afdeling, waaruit blijkt dat het toen is vervaardigd naar eene Hollandsche constructietekening en andere gegevens uit het begin der 19e eeuw. De schaal is 1 op 40, voorstellende een schip van 30 M. lang.

Galjoot was een Zuid-Europeesche scheepsnaam, wij zagen hem gebruikt voor het oorlogsschip dat de Amsterdamsche schutterij in 1505 voor den dienst op de Zuiderzee bouwde en dat vermoedelijk meer van eene galei weg had dan de gewone ten oorlog toegeruste zeinschepen en baardzen (zie beschr. plaat 31).

De eigenlijke Hollandsche galjoot was in de 17e eeuw een klein rondgebouwd zeeschip met zwaarden en een over het boord draaiend roer; het tuig bestond uit een groote mast met gaffelzeil en een kleine bezaansmast met een Latijnsch zeil. Witsen geeft op pag. 165 het charter van een galjoot lang 85, wijd 21, hol 11 voet; wij kennen haar van Zeeman en door den vermaarden schepenteekenaar Willem v. d. Velde de Oude, aangezien hij meermalen op de penschilderijen van de zeeslagen die hij bijwoonde de hem ter beschikking gestelde galjoot op den voorgrond afbeeldt met hem zelf al tekenende op het dek.

Bij pl. 55 en 56 besprak ik reeds hoe het bootschip was ontstaan uit groote galjooten die fluitsgewijze waren opgeboeid, ook spreekt Witsen van schepen

die onder de gedaante van een galjoot en boven van een pyras hadden, Groenewegen geeft een éénmast- en een driemastgaljoot, waarvan de eerste zeer op een kof lijkt (zie beschr. pl. 57), zeer waarschijnlijk was zij onder water ronder met meer buiging in de zijden en niet zoo hoekig in de uiteinden, waardoor zij geene zwaarden behoeft. Hierdoor onderscheidt zich ook het model te Parijs van de latere driemastkoffen en spreekt dit tevens uit het fraaie model van een Vlaamsche éénmastgaljoot in het Louvre, hetwelk een geschenk was van de stad Duinkerken aan Lodewijk XV toen hij kind was (zie pag. 155). Dit model dat geene zwaarden voert, heeft mooie ronding en is naar achteren fijn besneden.

Le Comte zegt bij de afbeelding van een tweemast-galjoot dat deze zich van de koffen onderscheiden door eene meer rechte strook in de bouworde, waarbij hij dus blijkbaar eene Friesche kof voor oogen had, aangezien wij weten dat de Groninger reeds rechter was dan oudtijds. Als een ondergeschikt verschil wijst hij op de vaste verschansing der galjoot tegen een z.g. wandelspier of een gewoon boord bij de kof, dus iets dergelijks als bij den logger en de vischsloep; zie de beschr. van pl. 46 en de mededeelingen van den heer Puister.

Bij het volgende model (pl. 61) zullen wij zien hoe de naam galjoot voor een wederom heel ander schip in gebruik kwam dat in den loop der 19e eeuw was ontstaan.

GRONINGER GALJOOT

Plaat 61

De hier gereproduceerde z.g. Groninger galjoot was een schip voor de groote kustvaart waaraan voornamelijk de kof ten grondslag lag. Verwijzende naar de inleiding tot dit hoofdstuk zij gezegd dat ik door dit model het voorrecht had met den heer P. J. Puister in aanraking te komen als gevolg van het verhaal zijner reizen met een zoodanig schip in de 2e helft der 19e eeuw. Het betreft hier het belangwekkende en boeiende verhaal over de wederwarigheden met de galjoot „Ina” onder den titel „Uit voorbijge dagen” in de jaargangen 1924 en 1925 van „Het Nederlandsche zeewezen” (dit welbekende tijdschrift kwam gedurende 1920—1924 vereenigd met een orgaan voor watersport als „Ons Element” uit, maar verschijnt thans, hoewel nog daarmee vereenigd, weder onder zijn ouden naam).

De verklaring over het ontstaan van dit merkwaardig scheepstype is dus uit de beste bron, de heer Puister deelde mij dit in de volgende bewoordingen mede: „De dikke wangen achter aan onze kof ondergaan eene vermagerings-

kuur, ja verdwijnen bijna. De piek wordt langer uitgehaald en het geheel wordt achter — als het woord haast niet te mooi was — eleganter. De kop van de kof verdwijnt, er wordt een schoenerkop voorgezet en de galjoot is geboren. Eerst nog enkele met boorden en paaltuig, al spoedig ging men echter over tot eene verschansing met stutten en schoenertuig. Die het heel mooi wou maken tegenover zijn confraters sprak van „mijn schoenergaljoot“, de grootte varieerde van 70 tot 100 last, het vaarterrein strekte zich uit van Archangel tot Odessa, terwijl er ook wel naar W.-Indië en de Rio de la Plata voeren. Het bedrijf met deze schepen bloeide het hoogst tijdens den Krimoorlog, den Duitsch-Deenschen, Pruisisch-Oostenrijkschen, en Fransch-Duitschen oorlog, dus tusschen 1850 en 1870, toen begon het verval, voornamelijk door het veldwinnende stoomwezen. Waren er in de Groninger Veenkolonie in 1865 nog 540 zeeschepen van verschillend soort, in 1895 waren er nog maar 40 en in 1900 geene.”

De „Ina“, een scheepje van 96 R. T. was genoemd naar de moeder van den heer Puister; de romp was bruin geteerd tot aan het dek, dan volgde op de verschansing een blank geschraapte en geharpuiste eiken gang van ruim een voet breed, vervolgens een witte rand van een duim of drie en een zwarte gang van ongeveer een voet. De heele verschansing was dus een derde-half voet hoog. Later werden deze schepen geheel gekoolteerd met enkel een witte band boven het dek. Voor de vele verdere bijzonderheden beveel ik de lezing van „Uit voorbijge dagen“ aan, welks inhoud te belangwekkend is om als gewone tijdschriftbijdrage in vergetelheid te raken.

De heer Puister schreef mij dat het hier afgebeelde model eene nauwkeurige weergave is, ik kocht het voor eenige jaren bij eenen Amsterdamschen antiquair van wien ik reeds een ander had dat onbetwistbaar van denzelfden maker is. Dit is een linieschip van 126 stukken zooals de Engelschen en Franschen die hadden in Nelson's tijd. Hoewel het eene Nederlandsche vlag voert, kan het geen schip uit onze marine zijn daar wij nooit zulke zware schepen hebben bezeten; in den spiegel staat het wapen van Workum, de vervaardiger moet iemand zijn geweest die niet alleen verstand had van een Groninger galjoot maar ook nauwkeurig de constructie, het aanzien en het tuig van een dusdanig buitenlandsch oorlogsschip uit het tijdperk van 1800 kende.

Galjoot en driedekker zijn nu beide in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum alsook een derde model, een tweedekker, van dezelfde herkomst.

De galjoot is lang 70, wijd 18, hol 8 c.M.

Zooals ik in de inleiding van dit hoofdstuk aankondigde, volgen hier eenige mededeelingen van den heer P. J. Puister, voornamelijk betrekking hebbende op koffen en galjoten. Men gelieve dit niet te beschouwen als eene in alle deelen goed verzorgde en complete bijdrage, het zijn gewone correspondentie-mededeelingen, een greep uit herinneringen van eigen praktijk. De schrijver die reeds op hoogen leeftijd is en meerendeels bedlegerig, schreef deze regelen op zijn ziekbed, met zijne gedachten is hij echter nog op zee, het stuurrad houdend van zijn met zwiepende masten voor den storm wegloopende galjoot.

Aangezien de mededeelingen veelal gemengde betrekking hebben op verschillende schepen, heb ik die in hun geheel gelaten, waarbij ik enkel het ontstaan der 19e eeuwse galjoot in de bespreking van pl. 61 heb geplaatst.

Onderscheidene punten die ik aan Van Loon, le Comte en andere bronnen ontleende, vindt men hier nader bevestigd of toegelicht en vermeerderd met nieuwe mededeelingen.

De ouderwetsche zeetjalk.

Brede berghouten van drie of vier planken, mooie ronding aan den breed naar binnen vallenden boeg en achter aan de bolle wangen met dicht bij het roer de groote kajuitspoorten. Veel zeeg, stoute, trotsche kop en achtereind, zwaarden; wat een ander vaartuig dan die platte schol zooals de Zuiderzeetjalk van thans, bijna zonder zeeg en met haast puntige berghoutjes aan boeg en achtereind.

De Kof.

De romp boven water een tjalk, dezelfde kop en hetzelfde achtereind, maar onder water achter eene piek; zij werden langzamerhand wat dieper gebouwd zoodat de zwaarden die op de grootere reizen te lastig werden, bij vele verdwenen. De tuigage was eerst een gewone tjalkmast met half-mastje achter, later kreeg de voorste mast een steng, echter niet eene die opgebracht kon worden maar die met bouten vastgeklonken zat en voor den mast beneden in een punt uitliep. Dit was het z.g. paaltuig, er waren nog geene ra's, men noemde ze „gaftopzeilkof”. Later waren er twee losse ra's onder het fokkestag die aan een leider op en neer konden loopen, met een razeiltje; de brassen liepen achteruit en voor op den boegspriet, er was veel schavieling, dit heette „topzeil onder 't stag”.

Daarna kwam de vaste fokkera met patentrak, vaste topzeilra en los bram-

zeiltje dat op de topzeilsra neerliep; zoo ontstond de schoenerkof, enkele afwijkingen als „brikskof" en „barkskof" ga ik voorbij. In 1867 zag ik in Livorno zoo'n monster, wat stak zijn achtereind met die dikke wangen en vier poortvensters hoog boven een slanke Deensche schoener uit; ik geloof het was „de Zwaan" van Harlingen.

De tjalk met 2 masten en de kof met tjalktuig of met paaltuig (vaste steng) kwamen gelijktijdig voor. Misschien waren er ook enkele met een schietende steng. Maar het paaltuig heeft zich hier lang gehandhaafd. In 1877, het jaar dat ik van de kleine naar de groote vaart ben overgegaan, heb ik nog een galjoot met een paaltuig in de Oosterhaven te Groningen zien liggen, dat zal een der laatste geweest zijn. Met betrekking tot de tuigage der Groninger schepen en die in andere deelen van ons land, wijs ik er op dat er bijna geen aanraking was tusschen de Veenkolonie en Holland, eerder eene bepaalde afscheiding.

De boeg van massieve, in den vorm behakte zware eiken platen met bouten op elkaar geklonken, liep door tot de voorbalders. Achter liepen de inhouten omhoog tot het verhoogde kajuitsdek, zoo was hier ook vast werk van achterbolders S. B. tot achterbolders B. B. Tusschen voor- en achterbolders een zware eiken plaat van ruim een voet breed op den kant, met ijzeren bouten van eind tot eind, door het lijfhout op de koppen der inhouten vast; dit was eene zeer slechte methode, veel last van inwateren, lekken, enz. Aan den binnenkort van dit boord waren ijzeren kniestukken en steunijzers, er bovenop een dekplaat. Nu is er een smalle greenen verschansing met stutten, het geheel was eene slappe onpractische inrichting die als het schip een paar jaar in de vaart was, naar binnen boog.

Uniform.

Tot een paar voet boven de waterlijn met leeg schip, de bodem zwart gekoolteerd; dan bruine teer tot het dek. De gang van voor tot achter schitterend blank in harpuijs, dan een witte rand; het bovenste verschansinkje was zwart. Over dek: het lijfhout donkerbruin, het dek in de olie, verder alles groen, de roef met witte biezen en blanke hoeken; het kajuitsdek was blank geharpuist. Masten, stengen en ander rondhout alsmede de blokken eveneens blank harpuijs; de toppen van de stengen en de nok van de boegspriet zwart, aan de voortop een vleugel aan scheerhoutje.

Groninger scheepvaart.

De Groninger schepen zijn eigenlijk niet uit de vaart genomen: zij zijn grootendeels verdwenen. Zij waren heel slap en slecht gebouwd, een schip van 10

jaar — in 't algemeen gesproken — begon al te lekken, met 15 jaar had het nog dikwijls 1e klasse Veritas of Lloyd en kon het toch geen droog goed meer overbrengen, 20 jaar werd er haast geen. Vele mijner naaste familieleden, allen gezagvoerders van galjoten en schoeners, zijn met hunne schepen ondergegaan, zoo ging het in alle zeevarende families, mijn vader, gezagvoerder der „Ina" was in de Middellandsche zee bij Cette overboord geslagen en verdronken; dit scheepje is later ook vergaan met de vrouw en kinderen van den kapitein aan boord, nooit weer iets van vernomen.

Er zijn jaren geweest dat er 30 schepen „bleven", zonder taal of teeken weg; en dan nog die zonken met „volk gered" en die strandden. Er werd in den goeden ouden tijd hard gebouwd en er sneuvelden ook hard. Men kan aannemen dan 40 % der schepen „gebleven" zijn met man en muis, 30 % gezonken met volk gered, 20 % gestrand en de rest zoo hier en daar verspreid. Enkele kwamen nog in de houtvaart tusschen Noorwegen en Delfzijl. Je hield je hart vast voor die ballastreis, maar dicht onder de Jutlandsche kust langs, 't was wel vaak lager wal, maar als hij niet meer drijven wilde, kon je hem er op zetten. Met hout terug ging het beter.

Reederijen, zooals buiten Groningen, hadden wij hier niet; het was alles varen voor eigen rekening.

Tot ongeveer 1875 stonden den Groninger scheepsbouw verscheidene moeilijkheden in den weg. De werven waren wegens de lage loonen in de veenkolonies en de „diepen", waaraan zij waren gelegen, waren eigenlijk maar breede slooten, gegraven voor turf-afvoer. Men kon de schepen niet voldoende lengte geven, want anders konden zij niet door de bochten, terwijl de breedte en diepte werden bepaald door drie steenen boogbruggen in de stad: de Steentil, Ebbinge, en Botering. Kwam een nieuw schip van boven voor de boog, dan liet men er zoo veel water in loopen dat de kiel in de modder zat. Was het tij nu zoo, dat hij onder de boog door kon, dan begon het. Een zware tros vooruit om het spil om hem door de modder te sleepen, gemorrel met dommekrachten, koevoeten, handspaken, en soms nog afzagen van een of ander uitsteeksel; zoo kwam dan eindelijk het „te groote" schip (100 last) aan den anderen kant, soms deerlijk gehavend te voorschijn. Dan werd het over dek in orde gemaakt met roef, enz. en opgetuigd.

Dat die Groninger schepen voor een zeeman verdrietige dingen waren, laat zich denken; ze konden geen zeil verdragen van de slapte, want dan joeg je ze lek, en ze liepen niet van den loggen vorm. Wat waren het ook voor scheepsbouwmeesters. Hoevele hadden de zee gezien, wie had ooit gezeild? Wie had ooit de fascineerende werking ondervonden van een fijn scheepje — Schotsche, Deensche, Engelsche schoeners — op den oceaan?

Het waren turfschepenbouwers zonder ziel voor een zeeschip. Meursing is er tusschen-uit gegaan naar Nieuwendam, daar heeft hij een werf aangelegd en schoeners gebouwd die liepen, en onze vlag eer aandeden, heel iets anders dan de tobben der Veenkolonie.

Toen omstreeks 1875 in de stad Groningen de hinderpalen waren opgeruimd en er over de bouwers een andere geest vaardig werd, was de goede tijd voorbij. Maar toch, de ondernemingsgeest van den schipper werkte na, hij vond nieuwe wegen, ook aan land. Zoo ook bij de scheepsbouwers, want in enkele jaren waren de werven omgezet in aardappelmeel-, stroop-, karton- en andere fabrieken. En thans is Veendam weer een schitterende plaats als in den bloeitijd van de zeevaart met allerlei industrie en de groot-industriëlen zijn de nakomelingen van de scheepsbouwers.

Eigenaardig: toen de schepen der Veenkolonie over de wereld voeren, deed de stad Groningen niet mee. Alleen met tjalken op 't wad naar Bremen, Hamburg en de Oostzee; die vaart heeft zich hier ontwikkeld en bestaat nog, ook met tweemast-tjalken, deze voldoen echter niet, wel om mee te manoeuvreeren, maar ze loopen niet doordat het grootzeil versneden is. De Groninger tjalken die tusschen de Deensche eilanden en voor in de Oostzee varen, worden evenals in de binnenvaart verdrongen door fantasieschepen: de klippers. Die naar de Oostzee gaan, zijn natuurlijk gebouwd onder de Scheepvaart-Inspectie, soms tot 280 ton d.w. groot en van onmogelijke verhoudingen; zij hebben fantasietuig en een motor, verder missen zij alle lang-scheepsverband door de zeer groote luiken.

Nu krijgen wij hier in Groningen naast de tjalken al een mooie vloot van 2 mast- en 3 mast-schoeners, het zijn meest hier in oorlogstijd gebouwde en later naar 't buitenland verkochte schepen, die nu weer voor een lagen prijs terugkomen; onlangs lag er een die onder Marokkaansche vlag was geweest, zij hebben alle een motor. Maar die schepen kunnen als reederij-schip niet bestaan, zoodat het weer varen voor eigen rekening is — net als vroeger — en dan ligt het geheim in de zuinige exploitatie.

Hier eindigen de mededeelingen van den heer Puister. Voor alles wat verder op deze schepen en hun tijdperk betrekking heeft, leze men zijn levendig verhaal „Uit voorbije dagen” (zie pag. 284).

* * *

Met den scheepsbouwmeester Meursing die naar Nieuwendam trok, zijn de jeugdige gebroeders van dezen naam bedoeld, die tegen 1840 te Nieuwendam eene werf stichtten, waar fraaie schepen werden gebouwd. In de tachtiger jaren, toen die aan den oudste der twee, A. H. Meursing behoorde,

werd daar de serie der „Thorbecke"’s gebouwd, tevens bij hem in eigen reederij; het waren fraaie barkschepen, vermaard om hun snelle reizen naar Indië in wedijver met de „Noach"’s van Smit van den Kinderdijk. De andere broer, W. F. Meursing, maakte evenzeer naam door zijne werf op het Bickers-eiland, waar hij naar eigen systeem de composiet-schepen bouwde.

De mededeeling over het vervoer der onafgetimmerde rompen door de Groninger boogbruggen geeft nadere bijzonderheden tot mijne vermelding op pag. 177 en de beschrijving van pl. 57; zij behoorden bij de stadspoorten, de van 1703 dateerende Boteringeboog was 59 voet lang (v. d. Aa „Aardrijksk. Woordenboek").

Het onder „Kof" beschreven „topzeil onder 't stag" was ook in gebruik bij de Deensche en Sleeswijk-Holsteinsche jachten (kustvaarders met 1 of 2 masten).