

261865.

NEDERLANDSCHE
JACHTEN, BINNENSCHEPEN
VISSCHERSVAARTUIGEN
EN DAARMEE VERWANTE KLEINE
ZEESCHEPEN 1650—1900

DOOR

G. C. E. CRONE

MET 85 AFBEELDINGEN

OP 77 PLATEN VAN SCHEEPSMODELLEN, SCHEPEN
EN SCHEEPSVERSIERING

MET EENE VERKORTE VERTALING IN HET ENGELSCHE



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471 ■ AMSTERDAM

1926

EENIGE MEDEDEELINGEN OVER DE ZEILEN EN DEN MAST

WAAR de tuigage zulk een voornaam deel is van het compleet uitgeruste schip en hierin bij binnen- en visschersschepen eene groote verscheidenheid bestond, zoo acht ik het wenschelijk daaromtrent eenige mededeelingen te doen waarbij ik mij zal bepalen tot de drie voornaamste soorten van het langscheepsche grootzeil. Deze zijn het sprietzeil, het gaffelzeil en de bezaan. De mededeelingen omvatten eenige wetenswaardigheden die ten deele verzonken of verscholen liggen op plaatsen waar zij zich niet in overmatige belangstelling verheugen, en veelal eerst beteekenis krijgen wanneer men gegevens uit verschillende bronnen aan elkaar toetst of samenvoegt.

Er bestaan zooveel boeken en verspreide mededeelingen over tuigage dat ieder belangstellende gemakkelijk den weg kan vinden tot wat hij begeert te weten, om welke reden ik van diverse zeilen die evenzeer voor kleinere schepen van beteekenis zijn, geen afzonderlijke melding zal maken. Ik geef er daarom de voorkeur aan boven eene bespreking die niet anders dan oppervlakkig zou kunnen zijn, als b.v. van het vele duizenden jaren oude razeil en het veelzijdige gebruik van het Latijnsche zeil, mij te bepalen voor zoover deze en andere zeilvormen te pas komen bij de bespreking der modellen of in eenig ander verband.

De geschiedenis van het mastwerk en de zeilen vraagt onze volle aandacht omdat zoo menige tuigage, of althans onderdeelen daarvan, als echt Nederlandsch zijn te beschouwen, geheel aanpassend tot het bijzonder karakter der oude schepen.

SPRIETZEIL EN FERRYZEIL

Van de oudtijds gebruikelijke langscheepsche zeilen op éénmastige schepen is het spriettuig bij ons van de meeste bekendheid, zoo genoemd naar den

schuin staanden spriet aan welks nok het grootzeil is bevestigd. Hoe oud deze toepassing is, is niet nauwkeurig bekend.

C. G. 't Hooft (Het ontstaan van Amsterdam, 1916) wil het sprietzeil reeds aannemelijk stellen in de zegels van Stavoren en Harderwijk, resp. van 1246 en 1280; op de scheepjes daar in, welke vermoedelijk waddevaarders zijn en reeds een stevenroer hebben, komt echter behalve de mast en boegspriet geen verder rondhout voor. Bij beiden ziet men van den masttop een achterwaartsch touw eindigende in een spruit, bij Harderwijk is het enkel, bij Stavoren dubbel; in deze ziet de heer 't Hooft de vallen van een zeilspriet. Het eenige wat m.i. voor een langscheepsch zeil zou spreken, is de stand van den mast die voorlijker is dan bij als razeil getuigde schepen in gelijktijdige en latere zegels; overigens stel ik mij de vraag of twee achterwaartsche touwen, elk met een spruit, niet meer de gedachte opwekken als zijnde bakstagen, dan twee vallen op de zelfde plaats aan een gestreken niet zichtbare spriet.

Niettemin moet er eenmaal een begin van den langscheepschen zeilvorm geweest zijn en dat men daar op gekomen is, lijkt mij ook zeer verklaarbaar want de schippers van oudtijds zullen wel van de doelmatigheid daarvan overtuigd geworden zijn in het tijdperk toen de scheepsbouw en de navigatie dermate vorderingen hadden gemaakt dat men meester was in het zeilen bij alle winden. Wanneer men in onze noordelijke landen niet uit zich zelf tot de invoering van langscheepsche zeilen is gekomen, zoo mag men aannemen dat zulks is geschied door aanraking met andere volkeren m. n. die van Zuid-Europa, waar het Latijnsche zeil in gebruik was. De omstandigheid, dat een spriet- en een gaffelzeil, elk in gemeenschap met zijn fok, de gedaante hebben van een Latijnsch zeil, kan echter ook toevallig zijn. Evenzeer waarschijnlijk en vermoedelijk meer voor de hand liggend is het om een zeil achter den mast te beschouwen als een vervormd razeil n.m.l. de lij-kant daarvan in gebrasten stand.

Het is bekend hoe soms een nieuwe zeilgedaante ontstond, niet door uitvinding maar door vervorming van een bestaand zeil. Een treffend voorbeeld daarvan is de bezaan der driemasters. Deze was aanvankelijk een Latijnsch zeil, een langscheepsche driehoek aan de bezaansroe. Na het eerste kwart der 18e eeuw ging men er toe over om het puntige voor den mast liggende deel weg te nemen, zoodat achter feitelijk een aan den mast geregen gaffelzeil ontstond, de bezaansroe bleef echter nog in volle lengte bestaan. Eenige tientallen jaren later werd het nuttelooze onderstuk afgenomen en door het bovenstuk met een klauw te voorzien, had men den gaffel; later kreeg het zeil een boom en was het zoodoende geworden tot een complete bezaan.

Men kan zich voorstellen hoe zulk eene vervorming reeds eerder, honderden jaren terug kan hebben plaats gevonden, waarbij een langscheepsch zeil gegroeid kan zijn uit de met toepasselijk rondhout voorziene lijkant van een razeil. Wat lag meer voor de hand dan dat men door weglating der ra dit zeil uitspreidde met een diagonaal gestelde spriet?

Meer dan het sprietzeil zulks aantoon, spreekt de verwantschap van een langscheepszeil tot het razeil uit het loggerzeil der Fransche en Belgische driemastige vischsloepen, waarbij de ra uit haar middelpunt langscheeps naar achteren is gebracht.

Beter dan door dit buitenlandsche loggerzeil, lijkt mij als een op zich zelf staand geval de verwantschap gedemonstreerd in het modeltuig onzer marinesloepen. In het Nederlandsch Museum te Amsterdam bevinden zich de modellen van een tweemastige kanonneerboot van 1799, en eene barkas van 20 riemen volgens de bepalingen van 1828, welke beide schepen enkel met langscheepsche razeilen zijn getuigd. De ra's hebben het val op een derde van voren, waarbij het zeil bij de barkas op den steven is vastgezet, zoodat een groot stuk doek voor den mast komt. Een ander barkasmodel voert het tuig, zooals dat nog heden in gebruik is en bekend staat als modeltuig. De stand en de grondvorm zijn daarbij hetzelfde als bij het vorige model, met dit verschil dat het zeil langs den mast in tweeën is gedeeld; hierdoor ontstaat een soort fok, terwijl het achterstuk, hetwelk met banden aan den mast is bevestigd, feitelijk tot gaffelzeil is geworden. Waar in onze landen het razeil de oudste vorm is, zoo is het merkwaardig dat wij in onzen tijd bij deze marinesloepen een langscheepsch grootzeil in gebruik zien als onderdeel van een in tweeën gesneden razeil.

Het Latijnsche zeil is feitelijk ook een soort razeil, zij het ook van bijzondere gedaante en in bepaalden stand. Ik wijs daarvoor naar de tuigage der hedendaagsche Egyptische schepen; deze hebben de zeer lange roede veelal bevestigd aan het uiterste einde van den stompen en hellenden mast. Het hooggepiekte zeil staat in dat geval vóór en geheel vrij van het want, zoodat de ra, wanneer de hals bij achterlijken wind ruim gevierd wordt, geheel in dwarsscheepschen stand komt. Deze schepen, plat op het water met hoog opgetrokken voorsteven, leveren een prachtig gezicht, wanneer men ze bij den in zekere jaargetijden aanhoudenden noorden wind met groote vaart den Nijl ziet oploopen. Op welke manier een Latijnsch zeil, als op zich zelf staand geval onafhankelijk van het toen reeds bestaande gaffelzeil — daartoe vervormde, toonde ik reeds aan met het geval der begin 18e eeuwse driemasters. Het is duidelijk dat al deze langscheepsche zeilen met elkander verwant zijn en in hunne overeenkomst en afwijkingen

onderworpen aan de gemeene wetten van noodzaak en doelmatigheid. Van af de razeilen der Egyptenaren — duizenden jaren voor onze jaartelling — de Latijnsche zeilen der Middellandsche zee, de vroege razeilen in N. W. Europa, en daarna, hetzij vierkant of langscheeps, op welke manier ook ontstaan, 't een wat vroeger 't ander wat later: gezamenlijk vormen zij een verband dat een voornaam deel uitmaakt van de zoo belangwekkende geschiedenis van schip en tuigage.

Als oudst bekende voorkomen van een sprietzeil geldt eene afbeelding uit het begin der 15e eeuw, behoorende tot de verzameling miniaturen, bekend onder den naam van „Heures de Turin.” (Quarante cinq feuillets a peintures, provenant des très belles heures de Jean de France, duc de Berry) waarvan eene reproductie zich bevindt in het Rijksprentenkabinet te Amsterdam, naar het sedert verloren gegane origineel der Nationale Bibliotheek te Turijn. De afbeelding stelt voor eene baai of riviermond waarop zich een open bootje met spriettuig beweegt; behalve de twee opvarenden bevinden zich aan boord de H. Julianus en H. Martha, de afbeelding behoort n.l. bij een gebed, gericht tot deze twee heiligen voor het behoud van zeevarenden. Het spriettuig vond in ons land eene ruime toepassing. De inrichting was als volgt:

Een mast op ongeveer een derde der scheepslengte. Het grootzeil was een onregelmatige vierhoek met het puntige boveinde hangende aan de nok van den spriet, die in diagonalen stand het zeil uitspreidde, met zijn onder-einde tegen den mast bevestigd ter hoogte van de beting; in de meeste gevallen aan bakboord, waar de bevestiging in een bindsel bestond op een om den mast draaibaren kraag. Ter ophouding en regeling van den stand hing hij aan een takel loopende van het midden naar den hommer, buitendien aan een ketting of reep van den voet naar diezelfde plaats; ook was er meestal een talie van den masttop naar den nok. Van deze plaats liepen geerden, veelal dubbele, naar het boord om den spriet in macht te kunnen houden. Het zeil hing met tamelijk lange banden langs den mast, opgehouden door een val dat over een schijf in den hommer op een braadspit bezijden den mast was gewonden. Evenals men thans nog bij spriettuigen opmerkt (de Vlissinger garnalenschuiten en de Thames-barges) werd het zeil voor gewone gevallen niet gestreken, maar opgegeid door een stel geitouwen en gordings die van het achterlijk door blokjes op boven- en vóórlijk liepen; de plaatsing dier blokjes was zoodanig dat eene regelmatige optrekking verzekerd was. De schoot liep over eenen houten overloop van boord tot boord. Moest het zeil aan dek gebracht worden, zoo werd de spriet van onderen los gemaakt en opgevierd, zoodat hij hangende aan den takel ge-

heel omzwaaide waardoor de nok aan dek kwam en het ondereinde nu over het voorschip naar boven wees.

Op oude prenten ziet men in grooten getale sprietschepen met afgenomen zeil, waarbij dus de spriet dezen ruststand vertoont, oogenschijnlijk verkeerd voor wie de toedracht niet kent. Tot opheffing van het groote gewicht van zeil en spriet werd de voetrees op een braadspit gewonden, dat in den achterkant van de roef was ingelaten. Op vele afbeeldingen ziet men den schipper aldus bezig het zeil op te zetten, veelal duidelijk voorgesteld door eenen stand juist halverwege. Ontmoet men bij een oud model, waarvan alle tuingage verloren is gegaan, zoo een braadspit, dan weet men daaruit dat het een spriettuig behoort te hebben.

Eene variatie op het spriettuig met hoognokzeil was het ferrytuig, waarbij de spriet korter en het zeil nagenoeg een langwerpig vierkant was. De spriet had geen takel in het midden, maar een aan den nok; het zeil was daar niet aan een haak bevestigd zooals bij het hoognokzeil, maar langs den spriet daarop uitgehaald zoodat het gemakkelijk kon worden neergelaten. Bij opgeëing werd de uithaler gevierd, waarbij de geitouwen het zeil naar den mast trokken, deze waren daarom geplaatst op het bovenlijk en niet op het achterlijk zooals bij het gewone sprietzeil. Dusdanige ferrytuigen ziet men afgebeeld bij A. van der Laan, 1740, Groenewegen en Le Comte; geen duidelijker voorstelling dan door eerstgenoemden, die op ééne prent afbeeldt een Zeeuwschen beurtman, met opgegeid hoognokzeil en daarnaast een kleiner schip, waar het ferryzeil halverwege is uitgehaald.

Eene oude benaming voor sprietzeil was smakzeil zooals men dat veelvuldig leest in gegevens der 16e en 17e eeuw. De smak behoorde tot de gladboordige schepen waarvan Velius den aanbouw te Hoorn vermeldt omtrent het midden der 15e eeuw, zie pag. 43; in de 17e eeuw gingen deze kustvaarders evenals de buitenlands varende boeijers, de groote jachten en meerdere schepen, tot het staande gaffeltuig over.

Voor dit oude smakzeil verwijs ik ten deele naar een reeks uittreksels, genummerd 1—17 in hoofdstuk III, daar vindt men onder no. 1, van 1527; „hueden, coggeschepen of andere schepen, varende mit smackzeilen”; no. 5, met betrekking tot 1573: diverse vermeldingen van „smackseylen”; no. 6, met betrekking tot 1574: „so laghen de smackseylen meest tot Bergen-op-Zoom.” Op een prent in het Rijksprentenkabinet (1129 A) van de groote vloot aan de kust van Vlaanderen in 1600, tijdens den veldtocht van prins Maurits, wordt onder het groot aantal vaartuigen eene menigte van smakschepen genoemd; deze vloot is ook afgebeeld op eene fraaie prent (1127), in 1600 door Vroom geteekend (zie voor beiden in bijzonderheden, in hoofdstuk I).

Deze smakken voeren spriettuig evenzoo als al die smakzeilen en „smakzeilen der smalle vloot" op andere afbeeldingen der krijgshedrijven uit het eerste tijdperk van den 80-jarigen oorlog dit aantoonen.

In de uittreksels 5, 6 en 7 spreekt het verschil in optuiging duidelĳk tot het soort der schepen, eenerzijds de groote razeilen en marsschepen, anderzijds de smalle vloot van de smakzeilen.

Naast deze gegevens van eigen bodem, vooral het archiefstuk van Brielle van 1527, waaruit uittreksel 1 is gelicht en waarin ook sprake is van smaken die de Maas in- en uitvoeren, vermeld ik gaarne de bevinding van Bernhard Hagedorn, *Entwickl. d. wichtigsten Schiffstypen*, pag. 80 en 81, waar hij spreekt van het „ehemalige Schmack-heutige Sprietsegel", alsmede zijne aanhaling uit eene Hamburger kroniek: „Anno 1525 in Pasken segelde Herman Evers ersten mit enem bojer mit enem smaksegel in Engelant, dat tovorne ungehort was. Und des vorjars hadden se it erst darmede in Selant gewaget. Darna anno 27-28 wageden se it mit smaksegelen in Scotland, Norwegen, to Rige, to Dublin. Darna anno 31 in Islant, darna anno 34 in Borwasie, dat tovorne ungehort was."

In het Algemeen Overzicht had ik onder de over binnenschepen handelende lectuur ook het zeemanswoordeboek van W. A. Winschooten, behooren te noemen, bekend als Winschooten's Seeman, 1681, behelzende eene menigte verklaringen en afleidingen. Daar leest men: „een smakseil, een seil dat van het eene boord naar het ander kan gesmakt worden." In het midden latend of deze verklaring eenige waarde tot den oorsprong heeft, legt zij intusschen den nadruk op deze eigenschap van het langscheepsche grootzeil, in tegenstelling tot het oudere op éénmastige kustvaarders gebruikte razeil.

Witsen geeft op pag. 137 en 138 de maten en beschrijving van eenige zeilen onder verschillende benaming tot de betreffende schepen, als een smakzeil, een waterscheepszeil, een smalschipszeil en een sprietzeil op een boot van 18 of 19 voet.

Op schepen van eenige afmeting had het grootzeil steeds een bonnet, waaronder te verstaan is, dat het onderste deel kon worden afgenomen, eene inrichting gelijkstaande met reven. Deze afneembare strook had tot diepte ongeveer een vierde van het volle voorlijk en was aangeregen met een kettingsteek, een stelsel van door kousen gestoken elkander vasthoudende lussen. Het afnemen ging gemakkelijk maar het aanrijgen was omslachtig; veelal was het gewoonte om de bonnet in het begin van het najaar op te bergen in voorbereiding tot het ruwe weer.

Voor buitengaats was de spriet door het zware gewicht een gevaarlijk tuig bij een holle zee. Geen wonder dat men reeds vroeg op kustvaarders als-

mede bij sommige binnenschepen eene andere tuigage ging aanbrengen en wel een staand gaffeltuig. Hoewel de lange gaffel ook een goed gewicht had, was deze toepassing toch heel wat beter dan de spriet. Voor de vaart binnen de landsgrenzen bleef deze nog lang in gebruik, mede door behoudendheid der schippers. Van Loon trekt hevig tegen hem te velde en wijst op de voordeelen van den bezaan. Zooals ik reeds zeide, is de spriet nog in gebruik bij de Vlissinger garnalenvisschers, de kleine hoogaarsen die in de visschershaven van het gemoderniseerde stadje hierdoor een stukje van het oude hebben bewaard. Bij deze scheepjes doet het bovenlijk tevens dienst als ophouder van den spriet. Verder bestaat het sprietzeil nog bij schippersbootjes en enkele zeer kleine vaartuigjes.

HET GAFFELZEIL

Het zeil dat in het begin der 17e eeuw, voor het eerst op kustvaarders, later ook bij sommige andere soorten schepen, ter vervanging van het spriettuig werd ingevoerd, was het gaffelzeil. Dit was bevestigd aan een langen zwaren gaffel, in een stand van ongeveer 45 graden opgehouden door sterke vallen en met dubbele geerden naar het boord. Het zeil had geen boom en de gaffel werd slechts in bijzondere gevallen gestreken, waarvan de naam staand-gaffeltuig; het opgeiën geschiedde evenals bij het hoognokuig, ook de bonnet was aanwezig. Bij de hier gereproduceerde modellen treft men het aan op plaat 2A, 3, 4, 5, 6, 14, 24, en 30, alwaar de duidelijke weergave nauwelijks verdere toelichting behoeft. Al deze schepen hebben een zware masttop waartegen boven den hommer eene steng was gelast; het bovenste blok van het piekeval was nabij het einde van den top bevestigd, verder was onder den hommer het gaffelblok vast tegen den mast gebonden, dit was van twee of drie schijven en vierkantig van vorm. Het tot dezen takel behorende blok aan de klauw was in den tijd toen enkel gestropte blokken werden gebruikt, het eenige dat met een haak was beslagen, zie Witsen pag. 96.

Op pag. 131 geeft hij de door hemzelf opgenomen maten van een galjoot van omstreeks 86 voet, die een mast had van 78 of 80 met een steng van 14 voet boven de top, waarbij een gaffel van niet minder dan 44 à 46 voet. Evenals uit de reproducties blijkt, dat de vorm der gaffelzeilen nagenoeg dezelfde is als bij de sprietzeilen op plaat 20, 21 en 23, zoo is dit ook het geval bij Witsen's sprietzeilen, en gaffelzeilen van boeijers, die hoewel verschillend in grootte, van eene zelfde gedaante zijn met eene verhouding in diepte vóór en achter van 3 tot 5 en een hoek van ongeveer 45 graden in den nok.

W. A. Winschooten zegt: „een Gaffel op Boeijers en Smakken genaamd

dat hout, daar het Smakseil aan vast gemaakt werd: deese Gaffel verstrekt voor een Spriet, die altijd vast staat, en sluit met sijn uitgeholde Gaffel om de mast: maar op minder Vaartuigen is deese Spriet met sijn Gaffel los, en werd te gelijk met sijn Seil, daar aan vast sijnde, gestreeken en opgeheisd." Hij zegt dus dat de gaffel in de plaats van den spriet trad en het smakzeil daaraan werd bevestigd; evenals Witsen op pag. 30 van het bijvoegsel een dusdanig tuig beschrijft: „zullende bestaan in een zeer groot smakzeil, met een gaffel."

Röding verwijst in sijn Wörterbuch der Marine, 1794, voor schmacksegel naar het grootzeil van eene door hem afgebeelde smak en noemt het in dit geval dus gelijknamig tot het schip. In de nadere omschrijving in deel II pag. 585 zegt hij dit beter, door te zeggen „man versteht unter Schmacksegel, das Gaffelsegel einer Schmack," en gebruikt ook bij gaffelzeilen op andere schepen verder niet het woord smakzeil. Hoewel de smakken sedert hunne tuigverandering in de 17e eeuw, tot het einde van hun bestaan steeds een staand gaffeltuig voerden, is het verkeerd om dit zeil uit dien hoofde ook bij andere schepen — dus als algemeene benaming — een smakzeil te noemen, bij welke opvatting men noodzakelijk in conflict komt met de oude beteekenis die reeds lang bestond vóór het gaffeltuig in gebruik was. Een der personen die deze opvatting toegedaan is, zegt zelfs dat Hagedorn het spriet- en smakzeil verwart; deze kundige Deutsche scheepshistoricus geeft echter blijk heel goed van onze tuigages op de hoogte te zijn, getuige zijne woorden op pag. 118 van Entw. der wichtigsten Schiffstypen: „Das Sprietsegel ist seit etwa 1620 mehr und mehr durch eine ebenfalls in friesischen Gewässern zuerst auftretende neue Segelform, das Gaffelsegel ersetzt worden," zulks in aansluiting tot zijne door mij vermelde mededeelingen onder Sprietzeil. Ook Witsen, pag. 136 en 137, spreekt van het gaffelzeil van een boejer en treft men dezen naam steeds aan bij latere schrijvers; van Loon, le Comte en J. C. Pilaar (Handleiding tot de kennis van het schip en deszelfs tuig, 2e uitg. 1838) spreken van gaffeltuig of staand gaffeltuig, gaffelvleet en zelfs bij een smak van het grootzeil: ook Konijnenburg had hierin het goede inzicht.

Op de in vogelvlucht geteekende kaarten van Amsterdam door Cornelis Antoniszoon en Pieter Bast, resp. van 1544 en 1597, en op het zeldzame profiel van 1606, vermoedelijk door Saenredam, zijn in onze haven bij de vele daar afgebeelde schepen geene gaffeltuigen te zien; voor de eerste maal is dit het geval op de kaart van Balth. Floriszoon van Berkenrode van 1625 (Gemeente-archief) bij een geheele rij gelijksoortige éénmastige schepen die achter de palen in het Y liggen. Vooraan is zulk een schip zeilend duide-

lijker waar te nemen: rondgebouwd met zwaarden en statie, getuigd met gaffelzeil, twee voorzeilen, marszeil en blinde ra. Ook liggen er eenige aan den oostelijken wal van het Singel tusschen Lijnbaansteeg en Torensteeg. Dit zijn de Rowaensche boeijers, liggende aan de Rowaensche kaay, alsmede die aan de Engelsche Kaay tusschen Lijnbaansteeg en Korte Korsjespoortsteeg, varende op Londen.

Vermoedelijk was het zeil toen in onze haven nog niet lang in gebruik want anders had men het mogen verwachten op de door mij genoemde IJ-gezichten, vooral het zeer uitvoerig en accuraat gegraveerde profiel; evenmin komt het voor bij de schepen die de zeekaarten in den Latijnschen atlas van Lucas Jansz. Waghenaer (Aurigarius) van 1586 illustreeren (Univ. Bibl. Amsterdam). Onder de daar afgebeelde Enkhuizer schepen komt geen gaffelzeil voor, wel een type kustvaarder afwisselend getuigd met razeil en bramzeil of met sprietzeil en bramzeil.

Uit „Het Zeilen” 1919 van C. H. M. Philippona, alsmede uit de door hem geraadpleegde bron „Vrije Vries” deel V pag. 351 ontleen ik een gelijktijdig voorkomen van het gaffeltuig met de kaart van 1625. Het betreft hier de afbeelding en beschrijving van eenen merkwaardigen van 1550 dateerenden drinkhoorn van het Grootveerschippersgilde te Harlingen. Daaraan bevinden zich twee zilveren banden waarin met toevoeging van het jaartal 1627 een aantal schepen is gegraveerd, waaronder één met gaffelzeil.

De Handvesten van Amsterdam bevatten veel wetenswaardigs omtrent de vaart op Rouaan, Londen, Bremen, Hamburg en eenige andere Duitsche havens wat betreft de daarvoor gebruikte schepen, hunne tuigage, de organisatie der schippersgilden en de havenreglementen. Balth. Floriszoon teekent aan de Rowaensche en Engelsche kaay naast de met gaffels getuigde vaartuigen ook eenige sprietschepen, zonder twijfel de buitenlands varende schippers met smalzeilen, waarvoor ik verwijs naar uittreksel 13 in hoofdstuk III. Ik beschouw deze kaart om vele redenen, voor zoo ver ik dat op mijn terrein kan beoordeelen, als volkomen betrouwbaar, in dit geval wegens de juiste plaats waar hij de gaffeltuigen aangeeft: het Singel en aan de palen tusschen Haarlemmersluis en Camperhoofd, zooals men dit eenige jaren later nader omschreven leest in uittreksel 15, zijnde een artikel uit de ordonnantie op de ligplaatsen der schepen.

Ook vestig ik de aandacht op uittreksel 17 waarin voorkomt: smakschepen, voerende gaffels.

Evenzoo als van Loon den strijd aanbond tegen den spriet, zoo deed hij dit ook tegen het gaffeltuig, voornamelijk wegens de groote topzwaarte van gaffel en steng die het schip een reef ranker maakten dan noodig was; ook

zegt hij dat zulke schepen voor den wind slecht zeilden omdat men de lange gaffels niet zoo ver kon uitlaten als een gewone bezaan, dien hij aanprijst wegens de betere zeilkwaliteiten, het gemak en de veiligheid; zie hiervoor Burgerl. Scheepsbouw pag. 57 en 83.

Witsen was hierin zijn voorganger want hij zei reeds, pag. 164: „in 't algemeen is raetzaem, geen boeijers of galjoets al te zwaer of te groot te maken, omdat in dier gevalle de gaffel of het zeil als 't quaet weert, niet is te beheeren zwaertens halve, en de mast het schip zeer doet slingeren, duicken en waeter vangen.”

Spriettuig en gaffeltuig, welke aan onze oude schepen zoo een bijzonder aanzien gaven, hebben dus beiden, behoudens in enkele gevallen, moeten plaats maken voor den bezaan.

BEZAAN

Van dit zoo alom bekende zeil ben ik niet voornemens eenige bijzondere beschrijving te geven; een ieder die het uit de praktijk of uit eigen waarneming kent, zou dit allicht beter kunnen dan ik daartoe in staat ben. Niettemin wil ik eenige bijzonderheden vermelden over het ontstaan en de ontwikkeling van den bezaan.

De naam voor dit langscheepsche grootzeil is dezelfde als vóór zijn ontstaan reeds in gebruik was voor den achtersten mast en het eenige daaraan gevoerde Latijnsche zeil op zeeschepen, waarbij het woord, dat met gelijke herkomst van dit deel der tuigage van Z.-Europeeschen oorsprong is, langs eenige overgangsvormen eene Nederlandsche benaming is geworden waarvan de stam nog aan te wijzen is in het Spaansche mesana en het Portugeesche mezena.

In zijn nieuwe gedaante met gaffel en giek, als grootzeil voor éénmastige schepen, schijnt de bezaan in Nederland te zijn ontstaan in het begin of eerste kwart der 17e eeuw en te zijn toegepast op kleine open schuitjes en speeljachten, hetzij met één of twee masten. De gedaante moet zijn uitgegaan van het Latijnsche zeil, daar de oorspronkelijke vorm niet anders is dan zulk een zeil, en wel op eene zeer bijzondere wijze. Indien er geen betere reden voor is, zou zulks te verklaren zijn als eene navolging van het tuig der galeiën, welke tijdens den Spaanschen tijd hier in gebruik waren. De uit zeer nauwkeurige afbeeldingen bekende scheepjes voeren een Latijnsch zeil, waarbij de flauw gebogen ra op de plecht staat, of beter gezegd: in een gat of koker door de plecht. Aan deze achterwaarts met ongeveer 20 graden vallende ra is het zeil tot den nok aangeregen; een boom

is niet aanwezig, dus de zuivere gedaante van een Latijnsch zeil. Er is geen mast, daar de op zich zelf staande ra tevens hierin voorziet, tenzij dat men de ra als mast wenscht te beschouwen of als eene combinatie van beiden tot één geheel.

De oudste, mij bekende, voorstelling van deze eigenaardige tuigage is op het profiel van Amsterdam in 1606; een mogelijk vroeger voorkomen heb ik niet tot het uiterste onderzocht, zoodat zij misschien reeds vroeger vast te stellen is. Op de kaart van Amsterdam in 1579 door Pieter Bast zijn geen zulke scheepjes te vinden. Het op bovengenoemde gravure duidelijk afgebeeld open schuitje heeft op de plecht de ra dusdanig vallend en gebogen dat iedereen hem meer als tot het zeil behoorend rondhout dan als mast zal beschouwen. Het scheepje is te vinden ter hoogte van de Hoofdbrug bij den Schreierstoren, (de naam Hoofdbrug doelende op het Camper Hoofd). Ook Witsen spreekt met betrekking tot deze tuigage bij een door hem geschreven jacht van de groote roe en de voor-roe. (zie pag. 175).

Op volgende afbeeldingen zijn dusdanig getuigde scheepjes in grooteren getale op te merken.

Allereerst vestig ik de aandacht op twee schilderijen in het Frans Hals Museum te Haarlem, beide voorstellende de aankomst van den Keurvorst Frederik V van de Palts met zijne gemalin Elisabeth van Engeland in 1613 op de reede van Vlissingen. De schilderijen zijn van Corn. Claesz. van Wieringen en Hendrik Cornelisz. Vroom (dit reeds genoemd onder Koggeschip, Heude en later onder Jachten). Volledigheidshalve zij gezegd, dat het laatstgenoemde eerst later werd vervaardigd of voltooid, daar het 1623 is gedateerd. Op beide schilderijen komen eenige scheepjes voor met het merkwaardige bezaanstuig, bij Wieringen o.m. een open schuitje met de ra op de plecht en een speeljacht (hekjacht met zwaarden) met twee ra's waarvan de voorste geheel voorop. Dit lijkt mij wel zeer als eene navolging van het tweemastige galeituig. Aan de achterste ra is het zeil niet aangeregen maar van mastbanden voorzien en blijkbaar geheschen; een zeer kort stukje hout in den bovenhoek zal men daar moeten beschouwen als het ontstaan van den gaffel.

Aan boord van een ander speeljacht is men bezig den strijkenden mast op te zetten. Daar deze voorstelling zich geheel aan den rand van het schilderij bevindt, is de masttop niet zichtbaar. Naar mijn gevoelen hebben wij hier met een echten mast te doen, ook hangen er eenige touwen langs neer. Hij is echter flauw naar achteren gekromd; wanneer men er op bedacht is, kan men hetzelfde constateeren op de kaart van Amsterdam in 1625 bij eenige speeljachten, die met staanden mast, zonder zeilen in de jachthaven

bij de Stadsherberg liggen. Bij Vroom zeilt een speeljacht met op de plecht een enkele ra, waaraan een aangeregen geheel puntig zeil. Zie plaat I. Buiten de twee schilderijen bestaat er van de zelfde gebeurtenis een fraaie groote prent, vermoedelijk van Claas Jan Visscher (Rijksprentenkabinet). Op alle drie de voorstellingen zijn de tuigjes zonder boom; op de reeds genoemde kaart van 1625 zijn er verscheidene te vinden met onderling kleine verschillen, sommige hebben enkel de gebogen ra's, andere hebben twee masten.

Over deze kaart van Balth. Florisz. wil ik nog opmerken dat een der tweemastige scheepjes — benevens vele anderen — in precies dezelfde gedaante en teekening voorkomen op zijn volgende kaart van 1642 en eveneens is opgenomen op eene van 1662 door Daniël Stalpert (beide in het Gemeente Archief). Het is bekend dat ook bij de profielen van Amsterdam vooral de schepen, hetzij bij herhaling door eenen zelfden teekenaar of door eenen anderen, gedurende tientallen van jaren nauwkeurig werden overgenomen. Hierdoor verliezen zulke gegevens in sommige gevallen de beteekenis die men geneigd zou zijn er aan te hechten.

Een werkje, getiteld *Amsterdamsche Stadsgezichten* door wijlen R. W. P. de Vries, den bekenden kenner en verzamelaar van Oud-Amsterdam, geeft de nauwkeurige beschrijving van de compleete reeks der twintig profielen van 1599 tot 1700.

Over het tuig der speeljachten zal ik nadere mededeelingen doen bij de bespreking van dat vaartuig onder zijn eigen hoofdstuk, enkel wil ik hier reeds vermelden, dat op eene ets van 1638 een geheele vloot van deze scheepjes is afgebeeld die allen een tuig met gaffel en boom voeren.

In Engeland hecht men veel waarde aan het ontstaan en de ontwikkeling van deze Hollandsche tuigage, daar men hier de vroege aanwezigheid in ziet van het latere schoenertuig. E. Keble Chatterton heeft een geheel boek gewijd aan de geschiedenis der langscheepsche tuigage, in twee uitgaven: „*Fore and Aft, the story of the fore and aft rig from the earliest times to the present day, 1911*” en „*Fore and Aft Craft 1922*,” waarin hij toelicht dat het schoenertuig niet enkel is een kottertuig onder toevoeging van eenen tweeden mast, maar hetzelfde reeds een voorlooper had in de bovengenoemde Hollandsche tweemastige scheepjes. Hoe antiek de driehoekige bezaan ook moge zijn, hij is nog steeds in gebruik, al heeft hij niet meer den schuinen stand van een Latijnsch zeil. Nog heden ten dage ziet men op het IJ zekere te Oostzaan thuisbehoorende schuiten — zware, van achteren vierkante roeibootten, Oostzoner Plat genaamd — die bij gunstigen wind een mast opzetten met aangeregen driehoekzeil; bij opberging wordt de mast

uit den koker gelicht en het zeil er om heen gedraaid. Men vindt het nog bij meerdere scheepjes in enge vaarten, bij punters en Zaanlandsche gondels; deze puntige driehoek is bij dusdanige kleine vaartuigen bekend als torentuig, genoemd en afgebeeld in „De Zeilsport,” 1923, van H. C. A. van Kampen.

Het is wel merkwaardig, dat de moderne hardzeilerij, waarbij schip en tuig door ervaring en langs wetenschappelijken weg tot uiterste volmaaktheid zijn gebracht, in de laatste jaren tot het driehoekzeil is teruggekeerd en hoe zulks geleidelijk is geschied. Men is niet daartoe gekomen door inkorting van den gaffel, maar door de omstandigheid dat hij juist steeds langer werd gemaakt en steiler gepiekt, tot hij eindelijk rechtstandig tegen den mast stond; de hiervoor gebruikelijke naam houari-tuig komt als de Fransche benaming voor een soortgelijk zeil voor bij Röding 1794, II pag. 587. Doordien de lijken langs den mast en de gaffel nagenoeg in één lijn vielen, was er niet meer voor noodig dan de gaffel te laten vervallen en het zeil over zijn geheele hoogte aan den mast te bevestigen, om den driehoek volmaakt te maken. Voor niet-zeilers zij gezegd dat het zeil opschuift langs eenen tegen den mast bevestigden leider. Het tuig werd dusdanig beproefd en daarna algemeen toegepast op kleine wedstrijdachten; spoedig werd het overgenomen door schepen van grootere afmeting, zoodat men thans in Engeland ook de jachten der 19 en 23 M. klasse daarmede ziet, waarbij de mast van torenhoogte lengte is geworden (zie afbeelding van het jacht Nyria in het tijdschrift Watersport, 1924).

Zeker merkwaardig is, dat thans de namen van eenen modernen Italiaanschen uitvinder en van een West-Indisch eiland noodig zijn om als Marconi-mast en Bermuda-tuig aan dit oud-Hollandsche zeil eenen nieuwen naam te geven.

Zelfs heeft in den laatsten tijd het bovenstuk van dezen mast een flauwe achterwaartsche kromming gekregen, zooals wij dit ook opmerken bij zijnen voorganger van driehonderd jaar geleden.

Nadat de gaffel en giek op de speeljachten algemeen waren geworden, vindt men den hoogen bezaan allengs bij meerdere schepen, ook bij de in de tweede helft der 17e eeuw in gebruik gekomen plezierboeijers, echter niet bij alle, want sommige voeren nog in de 18e eeuw een staand gaffeltuig. De gaffel bleef nog langen tijd kort en recht, het zeil stond zoo hoog aan den mast dat de klauw boven het want kwam, een enkel val voerde door den hommer naar dek. Gedurende de 18e eeuw heeft de bezaan zich ruimer baan gebroken; het zou te ver voeren om daarover uitvoerig verslag te doen, in Groenewegen treft men hem meermalen aan, o.m. bij een Zeeuwsche

poon. De tjalken bleven bij hun spriettuig, de Lemmer veerschepen tot ver in de 19e eeuw bij hun gaffelzeil.

Witsen, pag. 491 geeft voor geik de beteekenis van lijzeilspier, evenzoo doet Winschooten met de bijvoeging „maar op jagjes is het de stok, die onder aan de bezaan vast is, om die uit te setten.” Eene andere benaming voor den zeilboom was geip „de houten roede, die de bezaenzeilen uthout” en het daarmede verband houdende werkwoord geipen op gijpen voor het omslaan der zeilen. Winschooten geeft als figuurlijke beteekenis hierbij „hij leit op 't gijpen: het sal niet lang duuren, of hij is dood” (blijkbaar het hedendaagsche: apengapen).

Van Loon stelt de vele voordeelen van een goed bezaanzeil in het daglicht tegenover het vierkante sprietzeil en het zware hoognoktuig en bepleit de verdere invoering daarvan; hij zegt in zijn werkje van 1838 pag. 10: „De Nederlandsche bezaan is een voorbeeld voor de wereld.” Wij weten hoe het sedert is gegaan nu hij bijna overal de algemeene tuigage is geworden.

DE MAST

De volledige geschiedenis over mast en rondhout zou wederom een uitvoerig hoofdstuk kunnen worden; om de zelfde reden als bovengenoemd, zal ik mij echter bepalen tot enkele bijzonderheden, daar later bij de modellen de mast, zoowel in soort als in stand in ruime verscheidenheid zal besproken worden.

Bij schepen uit den ouden tijd en bij de modellen daarvan, valt het op dat hij dikwijls voorover hellend is, vooral was dat het geval bij hoognoktuigen en bij het gaffeltuig op sommige jachten.

Witsen maakt hierover eenige malen vermelding: pag. 254: „Smackzeilmasten hellen voor over, om het zwaerheits middelpunt naer vooren te dwingen, want dees masten worden zeer ver naer achteren gezet, om grooter zeil te kunnen voeren.”

Pag. 176 (A. N. pag. 194): „Men doet de masten voor over hellen opdat de schepen des te beter loeven, en achter over om te meerder af te vallen; want de schepen achter licht zijnde en dan weinig zeil voerende, loefden toen met rechte masten zeer bezwaarlijk.”

Op de zelfde pagina zegt hij in zijne beschrijving van een Engelsch koningsjacht, hetwelk in 1673 naar Amsterdam werd opgebracht: „De mast is derwijze gestelt dat men hem met wiggen gints en weder kan verplaatzen om zeilaadje te zoeken.”

Van Loon, 1820, wijdt een hoofdstuk aan den mast; hij zegt dat op een

schip hetwelk zijn grootste breedte op $\frac{2}{5}$ heeft, de mast het beste is geplaatst op $\frac{7}{20}$ over de stevens.

Hij eindigt met de volgende verklaring: „Ik heb veelmalen de proeven genomen, met den mast onderscheidene richtingen te geven, en denzelven wel eens vooroverhellend gezet, volgens een heel oud gebruik, en dat diende mij nog beter dan achter over; doch de uitkomst bleef steeds dezelfde, te weten: dat loodregt op de kiel best zeilt. Hangend vergroot men de loef. Men kan er bij zeilverandering bij wreed weer nog eenig nut uit trekken, door een klosje achter den mast te leggen, wanneer men door het uitsteken van het tweede reef, geen loef genoeg heeft. Onze vischschuiten toonen dit klaar. Als de mast hangt, staat de stagfok nooit zoo mooi, of zij moet er buiten den haak naar gesneden zijn: want dan halen alle naden scheef; en zoo is het met de bezaan eveneens.” Witsen en van Loon hebben dus verschillende bevindingen, vermoedelijk als gevolg van ander soort schepen en tuigage.

Tegenwoordig ziet men dan ook alle schepen met vrijwel rechtopstaanden mast, op enkele zooals bij de botters is hij min of meer vallend.

Sterk hellende masten merkte ik op bij de zeer ouderwetsch uitzieende vischschuiten van Blankenberge en Heyst, welke tijdens den wereldoorlog een toevlucht in de haven van Zierikzee hadden gevonden. Voor een Nederlandsch vaartuig ken ik den grootsten val, n.m.l. ongeveer 18 graden, bij den mast op een oorlogskotter uit het laatst der 18e eeuw (model in het Nederl. Historisch Scheepvaart Museum).

Masttoppen waren in de 17e eeuw van verschillende gedaante, de gebruikelijke vorm bij spriettuigen was kort en sterk naar voren gekromd, meestal met eene kleine gebogen zaling van welke twee touwen naar den uitersten top leidden.

Later werd de top langer, maar bleef nog flauw gebogen, dit heeft nog zeer lang aangehouden totdat hij door de algemeene invoering van het bezaan-zeil recht werd gemaakt.

Evenzeer kwamen spriettuigen voor met langen rechtstandigen top, dit was het geval bij de grootere schepen, de boeijers die buitengaats voeren. Op de kaart van Pieter Bast van 1597 ziet men er verscheidene. Schepen met het latere staand gaffelzeil hadden ook een langen top, daar zulks vanzelfsprekend noodzakelijk was ter plaatsing van de blokken voor het piekeval, de top moest dus sterk zijn daar hij buitendien nog een marszeil moest dragen. Op de reeds genoemde kaart van Amsterdam in 1625 hebben de aldus getuigde schepen den mast met zulk een top, die de lengte van eene steng heeft; deze heeft eene zaling en stengewant. Het schijnt hier een paalmast te zijn, welke meening verstrekt wordt door meerdere gelijktijdige afbeel-

dingen, o.a. een boeier bij Porcellis alsook bij een van denzelfden tijd dateerend hangschip in de Groote Kerk te Haarlem; zie plaat 30. Ook hier zijn zaling en stengewant; een soortgelijke paalmast, hoewel met wat korteren top, komt ook voor bij staten- en prinsenjachten toen deze nog spriettuig voerden, zulks in gelijktijdige afwisseling met den korten krommen top, zie plaat V. Toen deze jachten in de tweede helft der 17e eeuw tot het gaffeltuig overgingen, werd een steng met lasch en woelingen tegen den top gebonden. Het stuk top bleef van voldoende lengte voor een stevig verband zoo dat geen zaling en stengwant meer noodig waren. Bij de boeiers heeft dezelfde wijziging blijkbaar wat eerder plaats gehad, te oordeelen naar de fraaie ets van zulk een schip door Zeeman.

Tegen deze zware steng is het dat van Loon zijne afkeuring uitspreekt als zijnde het nadeel grooter dan het nut van enkel een klein marszeil te kunnen voeren. Wil men eene steng voeren, zoo beveelt hij daarvoor aan eene gewone strijkende.

Over vaste en strijkende masten moet ook nog wat gezegd worden.

De haringbuizen die hunne masten neerlieten wanneer zij achter de netten lagen, wil ik hier buiten beschouwing laten; wanneer de strijkende mast bij andere schepen voor 't eerst is aan te wijzen heb ik niet onderzocht. De inrichting is zonder twijfel zeer oud, verband houdende tot de doortocht door vaste bruggen en overwelfde sluizen zooals men op de kaart van Amsterdam van 1544 zeilschepen in de stad ziet liggen in wateren waar zij enkel op die manier hebben kunnen komen. Ook de 17e eeuwse speeljachten hadden een strijkenden mast, zooals ik aanwees bij het schilderij van Wieringen te Haarlem; zie ook plaat VI, alsmede plaat I voor de op pag. 41 genoemde Zeeuwsche kogge.

Schepen die niet met hindernissen als bovengenoemd, behoefden te rekenen, hadden een vasten mast; toch was er een middel dat hen toegang gaf tot stadshavens welke door vaste bruggen van het buitenwater waren afgesloten.

Te Amsterdam was het Damrak van ouds eene belangrijke stadshaven; het was afgesloten door de Nieuwe brug, een vaste brug evenals de Spaarnedammer (voor de Martelaarsgracht) en als de tijdens den tweeden uitleg gebouwde Hoofdbrug bij den Schreierstoren.

Nadat gedurende dezen uitleg de oude Haarlemmerpoort van het Singel meer westwaarts verplaatst was, werd het Singel, dat hierdoor tot binnengracht was geworden, eveneens tot aanlegplaats voor binnenschepen en kleine zeeschepen; een wipbrug over de in 1601 gebouwde Nieuwe Haarlemmersluis gaf toegang daartoe (de voor dien tijd bestaande overwulfd Oude Haarlemmersluis lag in de Martelaarsgracht).

Het middel om schepen met staanden mast door een vaste brug als die voor het Damrak te laten passeeren, had men gevonden in het oorgat, eene vinding waaraan de stadstimmerman Hendrik Jacobsz. Staats in het jaar 1596 eenig aandeel had. (Domselaer IV pag. 175, en Commelin II pag. 625). Het was eene doorsnijding in de brug in het midden van de doorvaart, van voldoende wijdte om den mast door te laten, nadat het want te voren was losgemaakt. De naam wordt gezegd ontleend te zijn aan het inwendige van het menschelijk oor. Domselaer maakt de woordspelling dat een oorgat veel meer een doorgat is (III pag. 256). Tijdens het straatverkeer was de opening gesloten door twee in de breedte liggende planken, die zoo gemaakt en gesteld waren dat zij zonder veel moeite konden openwippen en zich na het gebruik van zelf sloten. De steenen brug in 1681 gebouwd ter vervanging van de daarvoor bestaande houten, had een oorgat in de beide doorvaarten; van hieruit genoot Commelin van het gezicht op den „lazurigen lustigen Y-stroom met het grazig Waterland" in het verschiet. Wij zullen hierin zijn geest met vrede laten; ook zij terloops gezegd dat de eerste steen voor deze brug en waterkeering werd gelegd op 25 Juli 1681 door Cornelis Witsen, neef van den burgemeester, welke laatste toen lid der Vroedschap was en wiens wapen in den gedenksteen prijkt, te zamen met die zijner drie ambtgenooten en der vier regeerende burgemeesters. Van de twee zoodanige marmeren gedenktafels, resp. met Nederlandsch en Latijnsch inschrift, welke den buitenkant der bruggehoofden versierden, is die aan de oostzijde nog ter plaatse aanwezig.

Het oorgat bestond echter reeds vóór 1596; duidelijk waarneembaar is het op de geschilderde kaart van Cornelis Anthoniszoon van 1536 (hangt in de kamer van den Gemeente Archivaris) en de daarnaar in hout gesneden kaart van 1544.

Wagenaar I, pag. 45, zegt tot toelichting, dat het oorgat in de houten Nieuwe Brug reeds in 1481 bestond, waardoor hij aanneemt dat de vinding van 1596 zich tot een verbeterd systeem zal bepaald hebben (vermoedelijk een betere manier van openen en sluiten der planken). In het keurboek B komt eene verordening voor van 1507 dat de Kamper en andere overzeesche schepen ligplaats moeten nemen aan de Oude brug (de tweede brug in het Damrak) „tusschen dexcijschuysken ende doirgat", zie Rechtsbronnen der stad Amsterdam, uitgegeven door Dr. Joh. C. Breen, 1902, pag. 438.

Het staat wel vast dat strijkende masten het eerst in gebruik waren bij kleine binnenschepen opdat zij zich langs alle binnen- en stadswateren konden bewegen, terwijl groote schepen eerst uit noodzaak daartoe zijn overgegaan.

Schepen in vasten overzeeschen veerdienst of zulke die de Z.-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen bevoeren, getuige de Lemmer veerschepen en de poonen, hebben tot diep via de 19e eeuw den vasten mast bijbehouden. Ook hadden sommige kleine binnenlandsvaarders den mast naar voren strijkend, men ziet ze op de kaarten van 1597 en 1625, alsmede in de bekende boekwerken over Amsterdam in de 17e en 18e eeuw. Het model op plaat 34 heeft dit ook zoo.

Tegenwoordig hebben alle binnenschepen eenen strijkenden mast, vaste masten treft men aan bij schepen die zich op buitenwateren bewegen en voor geval dat zij binnenwateren bevaren, daarbij van draai- of wipbruggen geen hinder behoeven te ondervinden.

Merkwaardig is de inrichting op schepen die veel op rivieren varen, wanneer zij afzakkend een vaste spoorbrug moeten passeeren. De doorvaarthoogte bedraagt bij middelbaren rivierstand te Kuilenburg 13 Meter, Rhenen 12.91, Oosterbeek 12.74, Westervoort 10.14, Deventer 9.25. Op een schaal tegen een der peilers kan men bij elken waterstand van boven af tellende de doorvaarthoogte aflezen.

Voor zoo ver noodig is wordt de mast gestreken waarbij grootzeil en fok blijven staan, deze laatste zit met het stag vast aan de bokkepoten, zoodat de schipper niet anders heeft te doen dan den zwaren takel te vieren welke de verbinding vormt tusschen stag en den steven of het dek.

* * *

Aan het einde van deze Inleiding gekomen, wijs ik er nog eens op dat men die niet anders dan als eene samenstelling uit voor de hand liggende gegevens moet beschouwen. Over het meeste is veel meer mede te deelen, ook worden over verscheidene punten nadere en aanvullende mededeelingen gedaan bij de bespreking der modellen. Van de reeds besproken schepen heb ik gezegd wat mij het belangrijkste toescheen of hetgeen ik voldoende achtte zonder hier reeds in bijzonderheden behoeven te treden.

Niet te min geloof ik door de voorgaande vermeldingen, als overgang tot de thans te bespreken modellen in het kort het verband te hebben aange-toond tusschen de schepen uit verschillende tijdperken. Met betrekking tot het ontstaan, de vervorming en het verdwijnen van verschillende gedaanten, is daaruit een samenstelling te maken die men eene genealogie van schepen zou kunnen noemen, een aanschouwelijk overzicht, waaruit afkomst, gelijksoortigheid, onderscheid en vertakkingen gemakkelijk zijn te zien; aldus een leidraad gevende door den oogenschijnlijken warboel.

Als proef heb ik zulk eene samenstelling opgezet, voornamelijk bestaande

KOGGE – OMSTREEKS HET JAAR 1000 – GRONDVORM VAN VELE NEDERLANDSCHE SCHEPEN
13^e EEUW

KOGGE
geraakt in 15^e eeuw als zeeschip bij de Hulk ten achter
Krajer soortgelijk schip 1400–1600

HULK
zeeschip, overvleugelt in 15^e eeuw de Kogge

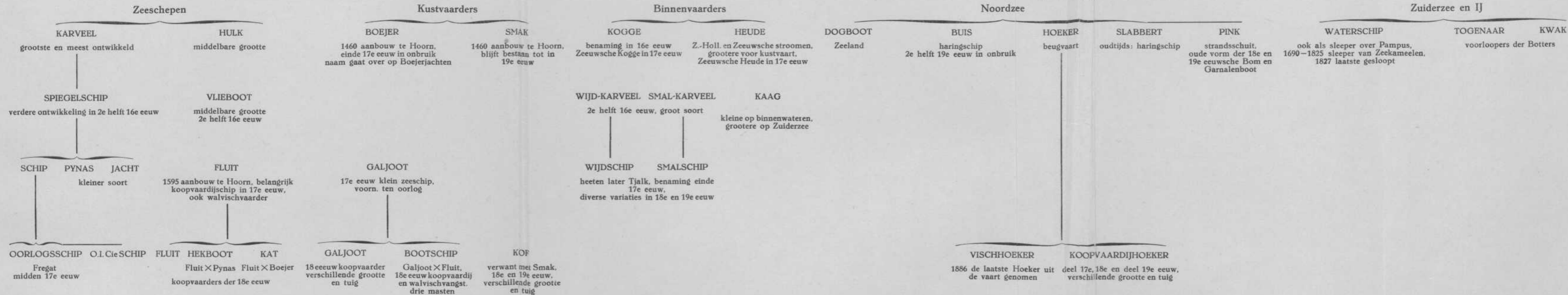
EVER
platbodem Waddenvaarder.
bestaat nog aan de Beneden-Elbe

PLEIT
Vlaanderen, Zeeland, ook kustvaart,
bestaat nog in Vlaanderen

KARVEELBOUW IN NEDERLAND OMSTREEKS 1460

TOENEMENDE GROOTTE DER ZEESCHEPEN – RIVIERSCHEPEN, EEN AANTAL BINNENVAARDERS EN VISSCHERSVAARTUIGEN BLIJVEN OVERBOORDIG
1500

VISSCHERIJ – VAN OUDS DIVERSE SOORTEN – NADER BEKEND 1400–1500



uit hoofdsoorten uit den ouden tijd; vele anderen, schepen uit de laatste 150 jaren, alsmede plaatselijke modellen en alle mogelijke variaties heb ik achterwege gelaten.

Een scheiding in generaties en tijdperken is niet overal zuiver aan te geven; van gelijktijdig bestaande soorten is de een dikwijls veel ouder dan de ander, ook moet men steeds rekenen dat verouderde schepen nog geruimen tijd in de vaart bleven en nog voorkomen naast reeds lang overheerschend geworden nieuwere. Vele voorbeelden zijn daarvan uit onzen tijd aan te voeren: voor enkele jaren terug voer er nog een oude Keulenaar, en in onze grachten ziet men af en toe scheepjes wier bestaan al aardig de honderd jaar nadert.

Een volledig overzicht zou zeer bewerkelijk en ingewikkeld worden, men zou daarbij wel bijzonder voor oog en oogen moeten houden wat Witsen reeds zei: „de geslachten van schepen worden dikmaal zeer vermengd” op welke woorden betrekking hebben, beschrijvingen van het soort als „schepen die onder de gedaante hebben van galjoots, en boven van pynassen.”

Ik heb mij daarom bepaald tot de zuivere hoofdvormen, met weglating van alle ondergeschikte kruisingen en minder belangrijke soorten.

De schepen die van Loon in zijn werkje van 1838 tot den Burgerlijken Scheepsbouw rekt, als vaartuigen van kleinen omvang en voor andere bestemming, in tegenstelling tot den Nederlandschen scheepsbouw der Koninklijke Marine en de particuliere bouw voor de Oceaanvaart, noemt hij in de hier volgende opsomming:

Derdehalmast galjoten, van 200 last en meer.

Koffen van 100 last, en daar beneden.

Smakken, Pleiten en Gaffelschepen.

Groote Zeetjalken van 50 last.

Groninger, Overijsselsche, Friesche en Hollandsche tjalken.

Beurtschepen voor de Zuiderzee.

Beurt- en Marktschepen op de rivieren en stroomen.

Blokszijlder Jagten en Zeeuwsche Ponen.

Vischhoekers, Vischsloepen en Haringbuizen.

Pinken, Paesummer Snikken en Vischbooten.

Vollendammer, Urker en Schokker bunschuiten.

Tijbotters en binnenlandsche Rivier- en Vischschuiten.

Turfijkers, Turfschuiten en Turfpramen.

Binnenlandsch varende Koren- en Groenschuiten.

Onderscheiden soorten van Rivierschepen, Sjompen, enz.

Binnenlandsche Pak- en Marktschuiten.

Jaagschuiten voor passagiers, Barges, enz.
Barkassen, Sloepen, Booten, Hoogaarts, Punters, enz.
Jagten, Booten, Boeyers en schepen tot vermaak.
Stoombooten voor de rivieren, enz. enz.

Van al deze schepen, die voor een groot gedeelte uit de vaart verdwenen zijn, anderzijds nog slechts zeldzaam voorkomen, of gemoderniseerd in ijzeren constructie en met andere tuigage, bezitten wij fraaie modellen uit den tijd toen zij op hun best waren.

Wij mogen ons gelukkig achten deze historiestukken te bezitten. De door mij ter reproductie uitgezochte modellen zullen u thans daarvan een nader beeld geven. Zij vertegenwoordigen het tijdperk der laatste ruim 250 jaren en zijn als volgt in groepen ingedeeld:

Jachten der 17e en 18e eeuw.
Ronde jachten.
Binnenschepen van het soort der tjalken.
Binnenschepen van verschillende gedaante.
Visschersvaartuigen.
Kleine zeeschepen, verwant met binnenschepen.
Ornament van binnenschepen afkomstig.

* * *

Hoewel ik op pag. 10 zeide dat dit boek uitsluitend afbeeldingen van modellen zou bevatten, bleek het later noodig daaraan eenige reproducties van schilderijen alsmede van eene ets en eene teekening toe te voegen. Deze zijn tusschen den tekst geplaatst en met Romeinsche cijfers genummerd. Voor de verkregen toestemming betuig ik hierbij mijnen dank aan de eigenaars dezer kunstwerken, in de eerste plaats aan Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, wegens een penschilderij door W. van de Velde den Oude; verder aan de heeren F. Schmidt Degener en G. D. Gratama, directeuren resp. van het Rijksmuseum te Amsterdam en het Frans-Hals-museum te Haarlem.