



Manusje van alles

Waterschepen waren de werkpaarden van de Zuiderzee

Ze transporteerden zoetwater naar brouwerijen en zoutwater naar zoutziederijen, ze sleepten scheepshollen (casco's), scheepskamelen en houtvloten. Of ze functioneerden 'gewoon' als visserman; waterschepen vond je overal en als scheepswrak zijn er tientallen opgegraven in Flevoland. Door Victor Enthoven

Wrak ZO31 is mogelijk het oudst bekende waterschip van de Zuiderzee en dateert van het eerste kwart van de zestiende eeuw. Maar twee eeuwen eerder – in 1339 – werd er al gesproken van: *'enen waterschepe met levenden visschen'*. ZO31, nu middelpunt van een expositie in Het Scheepvaartmuseum, was overnaads gebouwd. Een generatie later ging men over tot gladboordige bouw. Het waterschip voer toen nog zonder zijwaarden, maar met een scherp gepiekt achterschip met een fikse scheg en een voorsteven van loefbijter proporties kon het aan de wind zeilen. Waterschepen waren 16 tot 31 m lang en 5 tot 6,50 m breed en voorzien van een bun. Karakteristiek was de overnaadse, gebolde opbouw, verder waren er ook nog een achter- en een vooronder.

Water voor bier

Brouwerijen hadden voor het maken van volksdrank nummer één, bier, schoon zoetwater nodig.

In bierstad Haarlem liepen in de vijftiende en de zestiende eeuw waterschepen van de hellingen. In een verslag uit Middelburg leren we dat in 1627 schipper Arent Jansz Welle onder volzeil en voor de wind de haven uitvoer, maar een 'brouwerswaterschip' belemmerde dit. Welle kon niet voorkomen dat het roer van het waterschip werd geraakt, terwijl zijn eigen schip lek stootte. Door pompen kon men het schip boven water houden en veilig naar de scheeptimmerwerf brengen.

In een tijd zonder ijskasten was zout het conserveermiddel bij uitstek. In zoutketen of zoutziederijen werd zoutwater ingedampd tot zoutkristallen en/of het uit het buitenland aangevoerd zout geraffineerd. Rond de Zuiderzee stonden die ziederijen bijvoorbeeld in Amsterdam aan de Zoutkeetsgracht en in Alkmaar raffineerde in de achttiende eeuw aan de Schelpenhoek "De Eendracht" zout. Enkhuizen kent nog steeds de straat Zoutketen. Waterschepen voerden het zoute water aan.

links: Detail van De slag op de Haarlemmermeer door Hendrik Vroom. In het midden een Amsterdams waterschip met soldaten. (coll. Rijksmuseum)

boven: Model van een waterschip. (coll. Rijksmuseum)

onder: In Amsterdam heten meerdere huizen 't Waterschip. Ze kregen gevelstenen als deze

Slepen over de droogte

Maar naast de functie als 'waterdrager' – dankt het type daaraan zijn naam of juist aan de bun? – is het waterschip toch het meest bekend als sleper van zeeschepen en scheepskamelen. Waar zoet en zout elkaar raken, slaat sediment neer. Ten tijde van de Republiek was dit nergens zo sterk als in de Zuiderzee, waar IJssel, Vecht en IJ in uitmondde. Berucht was de 'droogte' Pampus, waar tussen 2,50 en 3,50 meter water stond. Schepen lagen er op 'een sleepie' van een waterschip te wachten. Al in 1598 werden twee schepen bestemd voor Oost-Indië door drie waterschepen over Pampus gesleept. En zeker al vanaf 1613 beschikte de kamer Amsterdam van de VOC over eigen sleepers. Tot het midden van de zeventiende eeuw werden er grote schepen over Pampus gesleept, nadien maakte men ook gebruik van tonnen om de schepen te lichten. De met water gevulde vaten werden onder een schip bevestigd en leeg-

gepompt, waarna een zeegaand schip zo'n 50 cm uit het water rees. Op 2 mei 1757 liep de *Twee Willem Philippen* met een lading zout, wijn en olijfolie uit Cádiz het Gat bij Texel binnen. Vanwege mist werd een schuit als voorzeiler ingehuurd, om zo veilig verder te kunnen varen. De volgende dag 'quamen [we] voor Pampus, daer den schipper een waterschip aannam voor vijf guldens [f5], om 't schip over Pampus te brengen'; 4 mei arriveerde de *Twee Willem Philippen* veilig voor Amsterdam.

In de zomer van 1771 liep schipper Pieter Cornelisz uit Hindelopen met de *Juffrouw Lieuwke* met een lading van 1.049 *bielcker* (balken), 900 *baads-hagestager* (onbekend) en 4,5 *Fr. holt* (Frans hout) uit Riga onder loods bij Texel binnen, om een dag later onder de Vlieter twee lichters vol met balken te laden. Daarna zeilden ze richting Amsterdam, om bij 't Vlacq' (het Wieringer of Friese Vlaak) een voorzeiler in te huren, ongetwijfeld om veilig verder langs de Friese kust te varen. Op 1 september ankerde men bij de Kuil van Marken, om er een dag later balken in een lichter te lossen: *En quamen ten zelve dage [2 september] op Pampus,*

rechts: Prent van Reinier Nooms (ca. 1650) met zowel een zoet- als zoutwaterschip. (coll. Rijksmuseum)

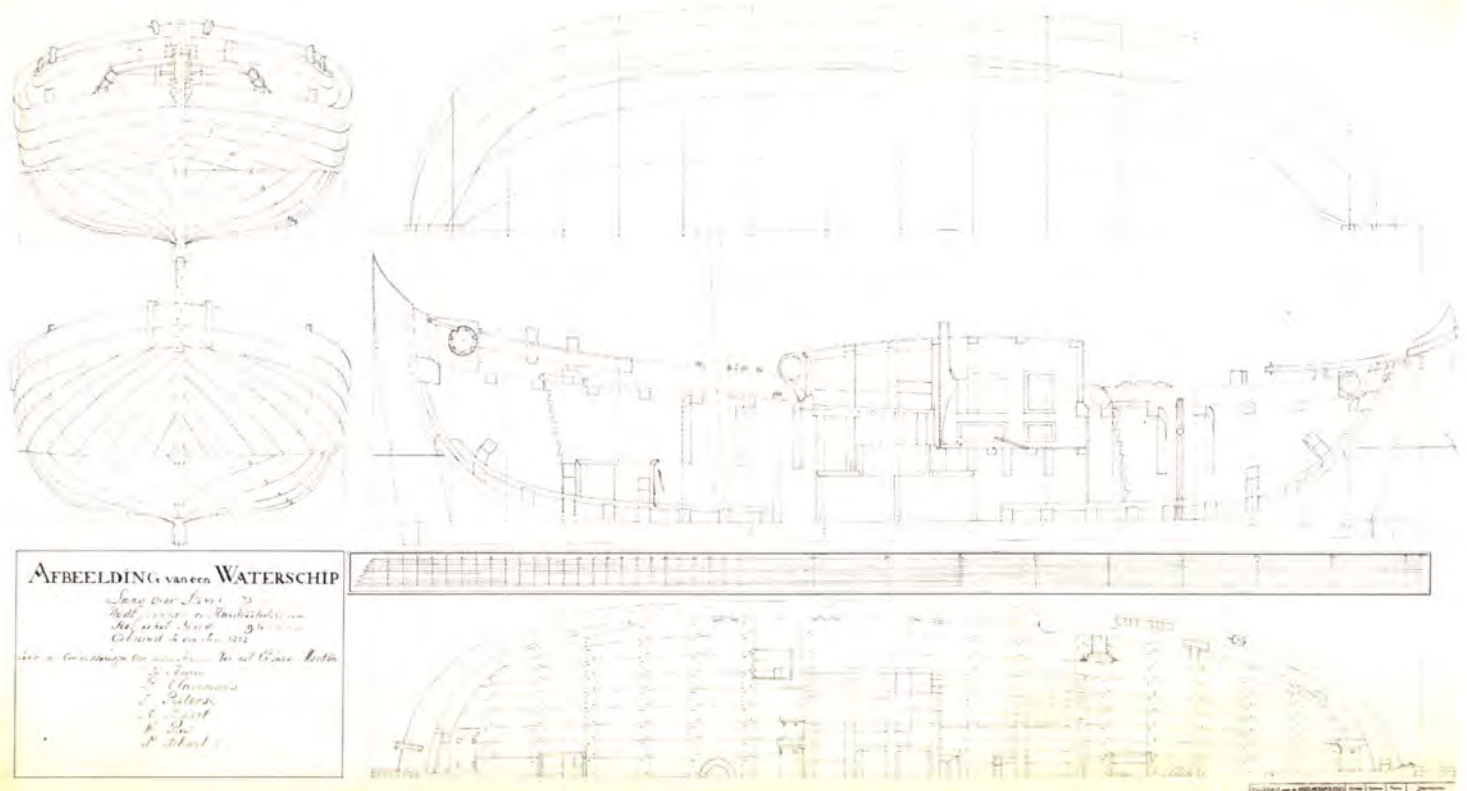
onder: Lijnenplan en spantenlijst uit 1803 van door de Marine gebouwde waterschepen. (Beeldbank RCE)

namen een waterschip aan, voor agt guldens [f8], om hun over te sleepen en alszoo voor deeze stad [Amsterdam] gekomen, daar zij vervolgens hunne geheele lading gelost en uitgelevert hebben. Uijtgenomen noch eenig Frans hout, tot stuwagie gedient hebbende, dat nog in 't schip ten dienste van den bevrachter ligt.

Scheepsbouwcentrum

Ook vertrekkende vrachtschepen maakten gebruik van waterschepen. In 1720 had de Mid-

delburgse Commercie Compagnie drie schepen in Zaandam laten bouwen: het fregatschip *Petronella Johanna*, het fregatschip *Concordia* en het fluitschip *Cornelia*. Na in Amsterdam te zijn bevracht, konden zelfs deze relatief kleine schepen van 28-30 meter al niet zonder hulp over Pampus varen. Een deel van de goederen werd met een lichter door de geul gevaren en bij Marken en Texel weer aan boord genomen. De twee fregatten werden elk door één waterschip gesleept; het fluit-





Johannes Vos tekende in 1800 hoe een lineschip gesleept werd door twee waterschepen. (collectie Maritiem Museum Rotterdam)

schip had er twee nodig. Schepen van de kamer Amsterdam van de West-Indische Compagnie hadden tot wel twaalf waterschepen nodig om over Pampus te worden gesleept. Zaandam was het Nederlandse scheepsbouwcentrum in de Gouden Eeuw. Op ongeveer zeventig werven werden scheepshollen van zeeschepen getimmerd. Voor de zaagmolens sleepten waterschepen met opkomend water vanuit de Zuiderzee houtvloten naar Zaandam. De vloten bestonden uit (ongezaagde) stammen uit Duitsland, aangevoerd over de Rijn. De zware eiken stammen (de zinkers) werden met naaldhout stammen (de drijvers) samengebonden, zodat de vloten niet zonken. Omgekeerd sleepten waterschepen met afgaand water casco's naar Amsterdam, die daar verder afgebouwd werden.

Scheepskamelen

In 1690 introduceerde de Amsterdamse stadstimmerman Meeuwis Meindertsz Bakker zijn scheepskameel. De *Princes Maria*, als driedekker van 49 m lang het allergrootste type Nederlandse oorlogsschip voor die tijd, werd met succes over Pampus gesleept. Een scheepskameel bestond uit twee afzinkbare caissons, die, nadat ze aan weerskanten van het schip waren bevestigd, de diepgang tot wel drie meter konden verminderen nadat de compartimenten waren leeggepompt. In samenwerking met de VOC besloot men een stel kamelen aan te schaffen en tot de opening van het Noordhollandsch Kanaal in 1824 (zie ook SdZ 2019.6) werden oorlogsschepen en Oost-Indiëvaarders met behulp van kamelen of 'schipslichters' over Pampus gesleept. Particuliere Marker en Uidammer waterschepen sleepten de grote schepen en scheepskamelen. In 1741 organiseerden de waterschippers zich in

De Grote Compagnie en de Kleine Compagnie. De Grote voer met vijftien schepen en het had het monopolie op het slepen van oorlogsschepen en VOC-schepen. Ter herkenning hadden ze het wapen van de Admiraliteitscolleges van twee gekruiste ankers in het grootzeil. De Kleine Compagnie voer met drie schepen. De waterschepen lagen tussen Amsterdam en de Kuil van Marken op klanten te wachten. In de achttiende eeuw lagen er drie bovenwinds en één benedenwinds, om 'bij schielijke verandering van wind in te kunnen grijpen'. Om assistentie in te roepen diende een koopvaarder de vlag van achteren 'in sjouw' (gedeeltelijk opgerold) te hijsen. Oorlogsschepen dienden een rode vlag in top te voeren. Het sleeploon was afhankelijk van de diepgang van het schip en het aantal benodigde sleepers.

Subsidie nodig

Met het afnemen van de zeescheepvaart vanaf de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) raakte de bedrijfstak in financiële nood. Zo subsidieerde vanaf 1792 de stad Amsterdam de waterschippers 'welke gewoon zijn de groote schepen in het overzeilen van Pampus behulpzaam te wezen', jaarlijks met zeshonderd gulden. In 1801 steunde de Staat de bedrijfstak met f 75.000,- om zo de 18 waterschepen met 36 opvarenden van de Kleine en Grote Compagnie in de vaart te houden. Een aantal versleten schepen werd van de sterkte afgevoerd, andere werden hersteld. Op de Marinewerf in Rotterdam werden onder toezicht van constructeur der Marine Pieter Glavimans (†1820) zeven waterschepen op stapel gezet en in Amsterdam twee. De schepen waren 20 m lang en 6,50 m breed. De schippers konden hun versleten schepen inruilen voor een nieuwe. Gedurende de eerste acht jaar na de overdracht

moest de schipper zelf voor het onderhoud te zorgen, waarvoor strikte regels golden. Van het sleeploon diende een zesde te worden gestort in een fonds, zodat de schepen na acht jaar grootonderhoud konden krijgen. De volgende zes jaar waren weer voor rekening van de schippers. De naam van het schip stond met zwarte letters in de nok van het grootzeil. Permanent dienden er vier schepen tussen Amsterdam en de Kuil in station te liggen. Na de opening van het Noordhollandsch Kanaal in 1824 werden er zes waterschepen gesloopt en de rest werd binnen drie jaar verkocht.

Oorlogs- én vissersschip

Het detail van het schilderij van Hendrik Vroom bij dit artikel laat zien dat waterschepen incidenteel als oorlogsschip werden ingezet. Vroom schilderde de Zeeslag op de Haarlemmermeer (26 mei 1573). Je ziet een waterschip met soldaten, die een kanon afvuren. Het wrak OW10, uit het midden van de zestiende eeuw, had blanke wapens aan boord, zoals een degen en een hellebaard. Ze worden in verband gebracht met een visserijconflict op de Zuiderzee. Rond 1800 werden de Marker waterschepen ingezet voor de verdediging van het IJ en bewapend met vier vuurmonden, op het voorschip van 24 of 30 pond; op het achterschip twee van 2 of 8 pond. Tussen 1811 en 1813, in de Napoleontische tijd, waren de meeste in Edam opgelegd. Natuurlijk werden waterschepen ook 'gewoon' gebruikt voor de visserij. Allereerst als ventjager of koopschuit, die de vis van een visserman overneemt om die snel (lees: vers) naar de markt te brengen. (Een ventjager is te zien in Museum Batavialand in Lelystad.) Ten tweede als vissersvaartuig met een kuilnet. De kuil was een zogenaamd gaand want (sleepnet) met een trechtervorm, die door twee 'oorstokken' werd opgehouden. Steunen zorgden ervoor dat het net niet ging drijven en het achtereind van de kuil was dichtgeknoopt, zodat de vis niet weg kon zwemmen.

EXPOSITIE EN BATAVIWERF

Het Scheepvaartmuseum maakte een tentoonstelling rondom het wrak ZO31 onder de titel 'Waterschip – van wrak tot verhaal'. De expositie laat het onderzoek zien van maritiem archeologen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en studenten van de Veldschool Scheepsarcheologie Flevoland en zet daarmee het verhaal van het waterschip uiteen. Natuurlijk kun je bij Lelystad op de Bataviawerf nog altijd de bouw van een waterschip volgen, op basis van gegevens van ontdekte wrakken.