



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Engelse scheepbouwers op de Amsterdamse Admiraliteitswerf in de achttiende eeuw: Enkele aspecten
Bruijn, J.R.

Citation

Bruijn, J. R. (1972). Engelse scheepbouwers op de Amsterdamse Admiraliteitswerf in de achttiende eeuw: Enkele aspecten. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 25, 18-24. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305428>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305428>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

door

Dr. J. R. Bruijn

Omstreeks 1700 ontstond onder verschillende vooraanstaande zeeofficieren ontevredenheid over de zeilkwaliteiten van Nederlandse oorlogsschepen. Zo werd enige tijd met de gedachte gespeeld om buitenlandse scheepsbouwers naar de Republiek te halen 1). Gedurende de laatste van de reeks van grote oorlogen, waarbij de Republiek betrokken was, de Spaanse Successieoorlog (1702 - 1713), bleken de linieschepen zelden in staat die van de Engelse bondgenoot bij te houden of een vijandelijke bodem in te halen. Een enkele keer was een sloopstimmermansbaas erin geslaagd een wat sneller schip te bouwen, maar dat moest als een toevalsprodukt beschouwd worden, omdat theoretische kennis plus bruikbare tekeningen en mallen ontbraken om deze prestatie te herhalen. Na de vrede van Utrecht (1713) verminderden de activiteiten ter zee sterk en kwam vooral ook door grote financiële moeilijkheden bij de admiraliteitscolleges de aanbouw van schepen praktisch stil te liggen. Alleen op de werf van het college te Amsterdam, op Kattenburg, liep nog met enige regelmaat een schip van stapel. De bouwers van deze schepen waren sinds 1704 Jan van Reenen en na 1722 Gerbrand Slegt. Zij hadden kritiek te verduren van officieren als Johan Gerrit van Wassenaer, François van Aerssen en Cornelis Schrijver. Slegt nam ontslag, toen in maart 1726 zijn bekwaamheid en eerlijkheid in het bestuur van de admiraliteit ter discussie kwamen.

De nieuwe sloopstimmermansbaas voor de grote Kattenburger werf kwam ditmaal niet meer uit eigen land. Vooral door toedoen van de raad ter admiraliteit Torck van Rosendaal kreeg Schrijver opdracht om "soo omsigtig en secrete" mogelijk in Engeland een sloopstimmerman uit te nodigen in Amsterdam baas te worden. Schrijver leek hierin op de marinewerf te Portsmouth vlot te slagen. Een ervaren onderbaas, Thomas Bucknall was in de zomer van 1726 bereid met Charles Bentham en Francis Whitea als assistenten op Kattenburg te gaan werken. Dit plan werd evenwel "door te vroege ontdekking geëchoueert". Wie er bezwaar tegen maakten, is onduidelijk, misschien Engelse instanties. Charles Bentham kwam uiteindelijk toch. In augustus 1727 vertrok hij in het diepste geheim uit Portsmouth: hij vroeg anders dan het jaar daarvoor geen ontslag, eiste nog onbetaalde daglonen niet op, en liet ook enige schulden onvoldaan. Tezamen met William, vermoedelijk een broer, verscheen hij in Amsterdam, waar hij eerste assistent van Thomas Davis werd. William Bentham († 1752) werd commandeur van de zagers en later meesterknecht. Genoemde Thomas Davis was na het niet doorgaan van de benoeming van Bucknall, in april 1727 opvolger van Slegt geworden. Hij had vroeger al ergens in Amsterdam gewerkt en had sinds ongeveer 1715 in dienst van de Habsburgse keizer aan de Donau en in Napels schepen gebouwd. Nog een ander Engels sloopstimmerman kwam een paar maanden later naar Amsterdam. Het was John May, die geboortig uit Chatham enige tijd in Toulon had vertoefd. May werd tweede assistent van Davis. Vier jonge Nederlandse timmerlieden werden leerlingen van Davis, vier anderen van beiden assistenten.

Deze Engelsen waren achtereenvolgens baas op de grootste admiraliteitswerf in de Republiek: Davis tot 1735, toen hij ontslag nam, Bentham tot zijn dood in 1758 en John May tot 1779. Zij brachten inderdaad, zoals de voorstanders van hun komst beoogd hadden, een aantal veranderingen in het oorlogsschip aan. Het werd bijvoorbeeld slanker en scherper van bouw. De lengte en de breedte namen toe, ook hun onderlinge verhouding. De diepgang werd slechts weinig groter, omdat verschillende onderdelen van minder zware constructie gemaakt werden. In het oog lopend was het ronde in plaats van het vroeger platte achterschip. Ook het inwendige onderging wijzigingen. Zo werd

* Noten achterin blz. 78

de kombuis van onderin het ruim naar het verdek, onder de bak overgeplaatst. De sporen waarin de masten stonden, werden steeds zo gemaakt dat de masten "na dat tot de zijlagie ... vereyst werd" verzet konden worden. De huidplanken werden smaller. Bovendien werd elk nieuw schip eerst op tekening uitgewerkt, deze tekeningen moesten bewaard worden.

Voldeden deze zogenoemde Engelsgebouwde schepen in de praktijk beter dan hun voorgangers? Sommige officieren als Akersloot betwistten het. Hollandse scheepsbouwers waren vol kritiek. De schepen zouden te rank zijn en te diep steken voor de Hollandse waterwegen. Hierin zat wellicht een grond van waarheid, maar fregatten en linieschepen van het vierde charter - bewapend met ongeveer vijftig stukken geschut - ondervonden dankzij hun lichtere constructie op het traject van Amsterdam naar het zeegat van Texel, van hun diepgang bepaald geen grotere moeilijkheden dan vroeger en deze waren juist de types die in het tweede en derde kwart van de achttiende eeuw vanuit het frequentst uitgerust werden. De meeste officieren van Amsterdam waren dan ook zeer tevreden over de "nieuwe modise" schepen, die blijkens rapporten snellere zeilers waren en vlugger manoeuvreerden. Desondanks konden de overige admiraliteiten er niet toe bewogen worden de Engelse bouwmethoden over te nemen. Alleen het Friese college liet zich bij de bouw van het enkele schip, dat het zich van tijd tot tijd kon veroorloven, steeds door Davis en Bentham uitvoerig adviseren 2).

Zonder verder op de scheepsbouwtechnische kanten van de introductie van de Engelse bouwmethoden in te kunnen gaan of stil te staan bij de vraag of voor nieuwe inzichten in de scheepsbouw niet eerder bij Franssen te rade gegaan had moeten worden, wil ik in het vervolg van dit artikel aandacht vestigen op drie zeilwedstrijden, waartoe schepen van Davis en de zijnen aanleiding gaven. De eerste vond plaats in 1729, de tweede en derde in 1753. Hun resultaten wettigen wellicht een voorzichtige conclusie over de betekenis van de komst van deze scheepsbouwers in de Republiek. De verwikkelingen vóór de wedstrijden van 1753 zijn daarbij kenmerkend voor de weerstanden die deze Engelsen ook toen nog opriepen.

In 1728 reeds liepen Davis' eerste schepen van stapel. Het waren de "Westerdijkshorn" en de "Provincie van Utrecht", bewapend met respectievelijk 44 en 64 stukken. De "Westerdijkshorn" vertrok aan het einde van het jaar onder Hendrik Lijnslager voor een konvooreis naar de Middellandse Zee, waar het schip in diverse havens grote belangstelling trok. Velen, onder wie scheepsbouwers, kwamen aan boord; in Genua maakten enkele vorstelijke personen een korte zeiltocht mee. Lijnslager, die door familiebanden en vakkennis goed van de Engelse scheepsbouw op de hoogte was, roemde de "Westerdijkshorn" zeer 3). De zeilkwaliteiten waren uitstekend, wat ook door latere commandanten bevestigd werd. De "Provincie van Utrecht" echter werd aan een regelrechte vergelijking met een Engels oorlogsschip onderworpen.

In de zomer van 1729 lagen op de rede van Spithead bij Portsmouth twee eskaders van 21 Engelse en 12 Nederlandse oorlogsschepen bijeen om in geval van een dreigend conflict met Spanje naar de Middellandse Zee te kunnen gaan. Door diplomatieke verwikkelingen werd het conflict voorkomen. Ondertussen lagen de schepen maandenlang werkeloos op de rede ten anker. In deze tijd werd de "Provincie van Utrecht", één van de Nederlandse bodems, aan een kritisch onderzoek van Engelse en Nederlandse officieren en sloopstimmerlieden van de werf in Portsmouth onderworpen. Cornelis Schrijver (1687 - 1768), de grote promotor van de Engelse bouwmethoden, voerde het bevel op de "Provincie van Utrecht". Het schip werd opgemeten. Lengte en breedte werden af van zowel een even zwaar Engels als een ander, ouder Nederlands linieschip; de verhouding van breedte tot lengte was iets groter, de diepgang iets minder. Het werd een "wel en seer sterk gebouwt" schip geacht 4). Hierna besloten de beide eskadercommandanten Wager en Van Aerssen de "Provincie van Utrecht" een paar dagen tegen de "Monmouth" (70 stukken) te laten wedstrijdzeilen of zoals Wager aan zijn superieuren in Londen schreef: "I have sent out the Monmouth to trye only with a new Dutch ship built by an Englishman, which sails best and some wagers have been laid upon it, so I suppose we shall be in the newspapers again of having nothing to do but to sail for wagers". De "Monmouth" gold als één van de welbezeildste Engelse schepen in haar klasse. Van 8 tot 12 juli werden bij een frisse koelte (fresh gale) over alle boegen de zeilkwali-

teiten van beide schepen gemeten. Van Aerssen was in een rapport aan de admiraliteit te Amsterdam erg enthousiast. Hij berichtte dat de "Provincie van Utrecht de Monmouth de meester was vóór en van de windt, dog dat bij de wind de Monmouth het beste zeylden". Journalen aan boord van de Engelsman bijgehouden, bevestigen het tweede deel van Van Aerssens rapport: na "plying to windward" ten anker komend, lag "the Dutch ship to leeward as farr as we could see". De weddenschappen werden niet beslist! De "Drake", een "brigantine rigged sloop of war" en voorzien van zeventig riemen, die de wedstrijd meezeilde, was onder alle omstandigheden steeds de snelste geweest 5). De "Provincie van Utrecht" maakte in aansluiting op het verblijf op de rede van Spithead nog een reis naar Algiers, waar het schip door grootte en manoeuvreerbaarheid enorme indruk op de Algerijnen maakte. Schrijver was tevreden, maar merkwaardig genoeg is het na deze eerste tocht niet meer in zee geweest en werd het na jaren gesloopt 6).

Na deze eerste twee Engelsgebouwde schepen liepen diverse andere van Davis' en sedert 1735 van Benthams ontwerp van stapel 7). Door de aanpassing aan de veranderde taak van de marine - deze bestond in deze tijd anders dan in de zeventiende eeuw vrijwel uitsluitend uit konvooieren en het bestrijden van de snelle Barbarijse kapers - kwam het accent meer en meer te liggen op de bouw van fregatten, vaak met hulproeivermogen. Deze voldeden doorgaans uitstekend. Twee ervan zijn bij de wedstrijden van 1753 betrokken. Alvorens deze te kunnen bespreken, verdienen enige verwickelingen die daaraan voorafgingen, de aandacht.

In de slotfase van de Oostenrijkse Successieoorlog geraakte ook de Republiek in 1747 in openlijke oorlog met Frankrijk, welk land direkt Zeeuws-Vlaanderen binnendrong. Alle beschikbare middelen van leger en vloot werden ingezet. Het schortte aan veel, ook aan voldoende en goede schepen. Schrijver, sedert 1744 vice-admiraal en in 1748 tot luitenant-admiraal bevorderd, had het oor van stadhouder en admiraal-generaal Willem IV, die door de bewegingen van mei 1747 in de ambten van zijn voorvaderen was benoemd. Om tot uniformiteit in de scheepsbouw te komen werd op voorstel van Schrijver besloten, dat bij alle admiraliteiten nieuwe schepen van een klasse voortaan "naa één en dezelve mallen" gebouwd zouden worden. Maar naar wiens mallen? Bij Schrijver en Willem IV zat de gedachte voor om Benthams werkwijze bij de overige colleges in te voeren, zoals eerder al op werven van de VOC was gebeurd. Alle vijf admiraliteiten zouden over goede en gelijksoortige schepen gaan beschikken. Grote weerstand bleek dit plan op te roepen, lang opgekropte rancune tegen de Engelse scheepsbouwers kwam naar buiten.

Ten einde tot uniforme ontwerpen te komen, dienden de scheepstimmermansbazen van de betrokken werven tekeningen en verhandelingen in. Zij vergaderden in augustus 1747 enkele keren in het logement van de Amsterdamse admiraliteit te Den Haag. Zij konden het niet eens worden. Bentham trof een gesloten front aan. Niets hielp, ook niet dat Bentham tot tweemaal toe naar Hellevoetsluis ging om aldaar "oculaire inspectie te nemen van de volbouwde en andere schepen en van al hetgene de methode van den baes van de Maze Mr. Van Swijndregt betrof". Bentham hield onverminderd aan zijn inzichten vast, Paulus van Zwijndregt en zijn andere Nederlandse collega's bleven hier vol wantrouwen tegenover staan. Rijkert Koek van het Noorderkwartier, wiens verhandelingen vol van verdachtmakingen tegenover Bentham staan, schreef: "Ik geloof de man zijn doelwit is om alhier in Holland Baas-Generaal te worden, gelijk hij ons in Den Haag bericht heeft dat er int koninkrijk Engeland een is en, soo ik bericht ben, rijdende in een koets met 4 paarden bespannen van den eene tot den andere plaats, alwaar koningswerve zijn - dogh of die vlieger wel soo recht sal opgaan moet den tijdt leeren". Deze vlieger, die van Schrijver was, ging inderdaad niet op. In september 1747 kregen de besturen van de admiraliteitscolleges op een audiëntie bij Willem IV te horen dat elk college zich nog maar moest houden aan zijn eigen methode van bouwen van scheepshollen. Alleen zou in het tuigen uniformiteit komen, waarbij de Amsterdamse regels aangehouden zouden worden 8).

Het voornaamste bezwaar dat de collega's van Bentham tegen diens schepen hadden, was het feit, dat deze scherper dan de hunne gebouwd werden, ranker waren en van een vaak vermeende groter diepgang zouden zijn. In verband met de toenemende

dichtslibbing van de Hollandse waterwegen waren Benthams schepen in hun ogen dus ongeschikt. Aangezien door de getijden schepen vaak aan de grond kwamen te zitten en lek konden stoten, moesten zij ook zwaar geconstrueerd worden. Verder zouden de Amsterdamse door hun rankheid niet stabiel op het water liggen. Het is evenwel opmerkelijk dat van veruit de meeste Engelsgebouwde linieschepen en fregatten deze gebreken niet in de rapporten van hun commandanten vermeld worden. Wel betreffen deze soms het niet geheel voldoen van een schip tijdens het bij de wind zeilen en zaken van secundaire aard. Overigens blijkt uit de verhandelingen van vader en zoon Van Zwijndregt, de kundigste tegenstanders van Bentham, dat zij diverse Engelse vernieuwingen al in hun schepen toepasten, onder meer betreffende de plaatsing van het geschut. Ook zij bouwden een roeifregat (het "Hof St. Janskerke", 1733) en voor een linesschip moesten zij omstreeks 1740 zich houden aan de mallen en tekeningen, gemaakt van een in Londen gekocht modelschip 9). De Van Zwijndregt-schepen hadden de reputatie sterk, maar niet best bezeild te zijn. Misbouwsels waren in 1746 nog duidelijk in een rapport signaleerd 10).

Cornelis Schrijver gaf het evenwel niet op. Hij bleef ervoor pleiten ook op de andere admiraliteitswerven de Engelse bouwmethodes ingang te doen vinden. Willem IV steunde hem hierin volledig. In 1748 kon daarbij een klein succes geboekt worden. In maart van dat jaar was de functie van ondermeestertimmerman op de werf te Hellevoetsluis vacant. Het admiraliteitsbestuur van de Maze wilde hierin Jan Soetermeer, javaan op de werf van de kamer Rotterdam van de VOC, benoemen tegen een dagloon van veertig stuivers. Willem IV echter stipuleerde dat iemand aangesteld werd die in Amsterdam gewerkt had en de Engelse methodes uit ervaring kende. Soetermeer werd toen opperjavaan, maar een Amsterdams scheepstimmerman werd niet aangesteld. Candidaten zouden de salariëring te gering vinden. Na een nieuwe interventie van de Stadhouder werd tenslotte in juli 1748 Cornelis Vieravond, een leerling van Davis en Bentham, baas in Hellevoetsluis met een dagloon van vijftig stuivers over 365 dagen per jaar en diverse emolumenten. Tot 1760 bekleedde Vieravond waarschijnlijk deze post, waarin hij echter niet veel invloed op de scheepsbouw zelf kon uitoefenen, omdat nieuwbouw voornamelijk te Rotterdam plaatsvond en de werf in Hellevoetsluis meer voor onderhoud en reparatie gebruikt werd 11).

De grote kans om tevens met de leiding van de nieuwbouw bij de Maze een Amsterdammer te belasten, kwam in december 1750, toen Paulus van Zwijndregt overleed. De functie van scheepstimmermansbaas bij het Rotterdamse college was al tientallen jaren onafgebroken in handen van een lid van de familie Van Zwijndregt. Leendert was sinds 1727 meesterknecht onder zijn vader Paulus en had in 1744 een aanstelling tot baas van de Oostindische Compagnies werf te Rotterdam afgeslagen, toen het admiraliteitsbestuur hem een salarisverhoging gaf en hem mondeling toezegde mettertijd zijn vader te mogen opvolgen 12).

Leendert mocht in 1750 niet zonder meer benoemd worden, want op aanraden van Schrijver bepaalden Willem IV en zijn vertegenwoordiger bij de Hollandse admiraliteiten Hasselaer, dat een proef moest uitmaken wie het bekwaamst was om baas te worden. John May namelijk, de assistent van Bentham, dong ook naar de post bij de Maze. Beiden zouden - elk "naa zijn eygen concept" - een fregat van 20 of 24 stukken bouwen. Een wedstrijd tussen de twee schepen zou uitmaken wie van beiden, Leendert van Zwijndregt of John May, de "habielste" scheepsbouwer was 13).

De fregatten werden zo snel mogelijk op stapel gezet. Op de werf van de Maze was dat een groter gebeurtenis dan op die van Amsterdam. Nieuwbouw vond er immers slechts incidenteel plaats. Leendert van Zwijndregt stelde in de zomer van 1751 een lijst samen van het benodigde hout en in oktober werden dertig scheepstimmerlieden in dienst genomen "tot het brengen in zijn inhouten" van de "Oranjezaal", zoals het fregat inmiddels genoemd werd. Gelijkzeitig vond de aflevering van honderden grenen en vurenhouten delen en ribben en van wagenschot plaats. Op 23 november was de "Oranjezaal" in zijn houten gebracht; het bekleeden werd in verband met het seizoen enige tijd uitgesteld, maar op 14 maart 1752 kon de scheepsromp te water gelaten worden. Het werfpersonnel dronk gratis het gebruikelijke stapelloopbier. Verder gebeurde er evenwel niets. Met het maken van rondhouten en het beschietsen werd niet begonnen. De der-

tig sloopstimmerlieden en een aantal sjouwers werden weldra ontslagen. De vaste beeldhouwer van de Maze, Jan Baptist van de Beke, ontving f 240. - als betaling voor beeldhouwwerk op de "Oranjezaal" aangebracht 14).

Wat was de reden voor het stopzetten van het werk aan het proefschip? Het was niet meer nodig. Willem IV was op 22 oktober 1751 overleden en daarmee verloren Schrijver en enkele anderen invloed op de pogingen tot redres voor diverse aspecten van het zeewezen. Daarbij behoorde ook de scheepsbouw. Het bestuur van de Maze, waaruit Hasselaer nu verdwenen was, had zijn kans schoon gezien de eigen kandidaat in het vacante ambt van sloopstimmermansbaas te benoemen. Na de tewaterlating van de "Oranjezaal" was de weg daarvoor geheel vrij gekomen. Leendert van Zwijndregt had toch zijn proef afgelegd? Zo werd hij op 18 april 1752 met medeweten van gouvernante Anna tot baas aangesteld 15).

John May's sollicitatie was mislukt. Zijn eigen schip was de "Triton" (24 stukken) geworden, over welks bouwgeschiedenis geen bijzonderheden bekend zijn.

Toch werd de idee van een vergelijking van de zeil kwaliteiten tussen twee even grote Hollandse en Engelsgebouwde oorlogsschepen niet losgelaten. Het was gouvernante Anna die er bij monde van raadpensionaris Steyn op terugkwam. Zij gaf in februari 1753 de admiraliteitsbesturen van Rotterdam en Amsterdam de wens te kennen, dat de "Oranjezaal" en de "Triton" in het late voorjaar tijdens het kruisen op de retourvloot van de VOC tegen elkaar zouden wedstrijdzeilen. Dit kruisen was sinds jaar en dag gewoonte, want de voorjaarsretourvloot werd dan op het laatste traject van haar reis - meestal van de Shetland eilanden af, soms van het Kanaal af - naar patria door oorlogsschepen begeleid. Het college van Amsterdam placht daarvoor jaarlijks twee, het Zeeuwse één en die van de Maze en het Noorderkwartier bij toerbeurt ook één schip uit te rusten.

In 1753 was het de beurt van het Noorderkwartier, maar na enig overleg vond omruiling plaats 16). De wens van de Gouvernante bracht heel wat te weeg. Het bestuur van de Maze moest zijn plannen voor 1753 herzien. De "Oranjezaal" moest nog afgebouwd worden. Wilde het zijn sloopstimmermansbaas en zijn eigen benoemingsbeleid verdedigen, dan kon het zich niet aan de wedstrijd onttrekken. Hout werd daarom snel gekocht en twintig sloopstimmerlieden en tien huistimmerlieden voor het beschietsen van het schip, werden eind februari in dienst genomen. Eind april kon de "Oranjezaal" naar Hellevoetsluis overgebracht worden, waar de laatste hand aan de uitrusting gelegd werd en de zware stukken aan boord kwamen. De bewapening ging uit twintig metalen zesponders bestaan. Kapitein werd Pichot, die juist thuiskeerde van een reis met een ander schip en zijn ingevaren bemanning meenam. Op 31 mei koos de "Oranjezaal" met ongeveer 150 man zee 17).

In Amsterdam kwam in deze dagen plotseling een reeds enige tijd bestaande controverse tussen Bentham en May, met elk verschillende officieren aan hun zijde, tot een uitbarsting. De verhouding tussen de beide Engelsen was verslechterd. Waarschijnlijk wilde May een zelfstandiger positie en meer invloed op de bouw. De "Triton" was zijn kans om eigen kunnen te tonen. Hij genoot de steun van enkele officieren die tegen Bentham's schepen bezwaren hadden. Schrijver viel altijd Bentham bij, maar zijn invloed taande. Nu had Bentham in 1748 een fregat van een sinds lange tijd niet meer voorkomend charter gebouwd, de "Haarlemmerhout" (36 stukken). Het was typisch een experiment geweest. Het schip werd na de afbouw veel gebruikt. Het vertoonde vooral bij goed weer en niet te harde wind uitstekende kwaliteiten; bij ruwere zee was de vaart veel minder en dreef het af. Het aanbrengen van kimkielen bleek een verbetering 18). De omstandigheid, dat de "Haarlemmerhout" voor 1753 reeds op de equipagelijst stond voor het VOC-konvooi, waaraan de "Triton" dus ook ging deelnemen, werd door de tegenstanders van Bentham aangegrepen om de produkten van de Engelsen te vergelijken. De wedstrijd met de "Oranjezaal" geraakte daarbij op de achtergrond.

De keuze van bevelhebbers gaf reeds aanleiding tot kritiek. Anna had in februari voorgesteld twee vice-admiralen aan boord van de "Triton" en de "Oranjezaal" mee te sturen, opdat zij onafhankelijk van elkaar rapporten over hun bevindingen zouden opstellen. Vice-admiraal Roos van de Maze bedankte voor de eer, daar hij als oudere in anciënniteit de leiding wilde hebben. Frensel van Amsterdam toonde zich inschikkelijk,

verlangde geen extra vergoedingen, slechts een "present" achteraf! Frensel stond al jaren op goede voet met het stadhouderlijk hof, maar had nooit enige belangstelling voor scheepsbouw gehad 19). Wat erger was, sinds 1752 had hij openlijk ruzie met Schrijver en deze kon het niet verkroppen, dat niet hij de wedstrijd, waartoe hij destijds het voorstel had gedaan, mocht meemaken. Bovendien zag hij met afkeer en tegen zijn bedoeling in Bentham middels de "Haarlemmerhout" bij de strijd betrokken worden, om deze man "een snee in 't gezicht te geeven". Dat ging Schrijver te ver. Hij ontzegde Frensel de bekwaamheid en objectiviteit als scheidsrechter op te treden en ook vocht hij terecht de ongelijke condities aan, waaronder de "Haarlemmerhout" en de "Triton" in zee gingen. De laatste was hagelnieuw en niet aangegroeid, de eerste lange tijd in dienst en na de laatste reis slechts oppervlakkig gerepareerd en schoongemaakt. Tenslotte beschuldigde hij, zonder bewijzen daarvoor aan te voeren, May en ook Van Zwijndregt van het heimelijk gebruik maken van tekeningen van een Frans fregat, dat tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog door Engelsen buitgemaakt was. De "Triton" en de "Oranjezaal" zouden geen eigen ontwerpen zijn. Franse oorlogsschepen golden in deze tijd algemeen als verre superieur aan die van iedere andere nationaliteit. Schrijver schreef deze en andere zaken in mei en juni 1753 neer in zijn "Informatie over eenige punten aangaande de scheepsbouw van 's lands schepen van oorlog en hetgeenen daar in is voorgevallen zedert het jaar 1683 tot 1753 inclusy ...", die hij in handschrift aan enkele autoriteiten toezond. Ter verdediging van Bentham voegde hij er een aantal lovende rapporten van officieren over diens schepen aan toe 20).

De equipage van de "Haarlemmerhout" en de "Triton" ging ondertussen voort. De normale bemanning van 150 en 130 koppen werd voor de wedstrijden tot 180 en 150 verhoogd. Kapitein op de "Triton" werd Van Buuren; William May, een zoon van de bouwer, werd als eerste luitenant aangesteld. Bost kreeg het bevel op de "Haarlemmerhout" met Van Bylandt als tweede kapitein; beiden waren aanhangers van Schrijver. Op 1 juni kozen de twee schepen bij Texel zee en daarmee begon de wedstrijd waarover Voorbeijtel Cannenburg spreekt in zijn, reeds eerder aangehaalde, baanbrekende artikel over de Nederlandse scheepsbouw in de achttiende eeuw. Een wedstrijd echter, die, anders dan hij en na hem meer auteurs aannamen, dus niet tussen een Engels en een Hollands gebouwd schip ging en waaruit dus ook geen conclusies over het verschil in kwaliteit van het werk van Engelse en Nederlandse sloopstimmerlieden getrokken mogen worden 21).

Tien dagen duurde de krachtmeting tussen de "Haarlemmerhout" en "Triton", want op 11 juni bereikten de schepen het rendez-vous aan de ingang van het Kanaal. Daar wachtte Pichot hen reeds met vier retourschepen op. Gedurende de tien dagen woelen alleen "sagte zoomer winties". Frensel kon zich hierdoor geen mening vormen: "zover de gelegenheit zigh heeft toegedragen heeft den een op den anderen geen de minste avantage gehad". Het oordeel van Bost was genuanceerder, want hij bevond dat de "Triton" bij stil weer of flauwe koelte iets op de "Haarlemmerhout" won, maar dat bij bramzeilkoeltes zijn eigen schip uitliep en wat beter loef hield. Dit was het resultaat van de in Amsterdam met spanning tegemoet geziene wedstrijd! Wel wordt voor het nageslacht Schrijvers twijfel over Frensel's deskundigheid door diens ook op andere punten oppervlakkige rapport bevestigd. 's Mans "grootte kundigheyt" bestond niet eens "in het enkele zien, dat het eene schip harder zeyld als het ander, daartoe maar een getuygenis na waarheyt noodigh is van een opregt en gering zeeman" 22).

De "Haarlemmerhout" werd 11 juni direct door Frensel naar patria met de retourschepen teruggezonden. Pichot moest blijven "tot het neemen van de proeff omtrent de twee nieuwe fregatten". Dit werd de tweede wedstrijd in 1753 en deze duurde eveneens tien dagen, tot 22 juni, op welke dag de "Triton" naar Plymouth vertrok. Ook nu weer bleef harde wind uit. Van Buuren en zijn officieren waren zonder meer van mening dat hun schip onder alle omstandigheden aanmerkelijk sneller had gezeild; bij een stijve bramzeilkoelte was de "Oranjezaal" in twee wachten, dus in acht uur tijds 7 à 8 zeemijlen achteruit gezeild. Pichot stemde hiermee in, maar releveerde tevens, dat toen eens enkele uren een "stijve gereefde marszeylscoelte" woei, de "Triton" terugviel. Hij concludeerde hieruit dat de proef niet volledig was, omdat de weersgesteldheden in het voordeel van de "Triton" waren geweest. In ieder geval waren beide fre-

gatten "zeer goede en gaauwe schepen", meende hij. De "Oranjezaal" was wat overtuigd 23).

Aan deze vergelijkingen van de scheppingen van Bentham, May en Van Zwijndregt kunnen geen stellige oordelen ontleend worden. Daarvoor zijn ze te onvolledig en zijn de verschillen te onduidelijk. Dat de Engelsgebouwde schepen bij ruwe zee en krachtige wind minder zouden voldoen, mag niet uit Pichots opmerking opgemaakt worden. Dat spreken te vele reisverslagen en ook de wedstrijd van 1729 tegen. De drie schepen van 1753 bleven na de wedstrijden nog enige tijd in dienst en werden in volgende jaren geregeld uitgerust. Zij bevielen over het algemeen goed. Eén zinsnede uit een rapport over de "Oranjezaal", in 1756 wederom onder Pichot in zee, trekt evenwel de aandacht, "hebbende deze reys op verre na soo wel niet geseylt als in den jaare 1753, hetwelk attribueere aan de verdubbeling". Bentham had er bij de wedstrijden al direct op gewezen, dat het ontbreken van een dubbele bekleding van de romp van de "Oranjezaal" - normaal altijd aangebracht ter bescherming van de romp tegen zeewormen en op de "Haarlemmerhout" en "Triton" aanwezig - de zeilkwaliteiten van het schip sterk begunstigde. Deze verdubbeling was overigens met instemming van het Amsterdamse admiraliteitsbestuur achterwege gelaten. Toen dit bestuur, waarschijnlijk naderhand door zijn sloopstimmermansbaas op de voordelen hiervan voor een wedstrijd gwezen, op deze instemming wilde terugkomen, was de uitrusting van de "Oranjezaal" reeds te ver gevorderd geweest 24).

De twee wedstrijden hadden voor de betrokken scheepsbouwers geen gevolgen. John May volgde Bentham na diens dood in 1758, in Amsterdam op. Leendert van Zwijndregt en familieleden bleven tot 1790 de scepter op de werf van de Maze zwaaien. Cornelis Schrijver trachtte nog in 1755 met een scherp geformuleerde publicatie belangstelling van Nederlandse scheepsbouwers voor buitenlandse inzichten en voor de theorie van het vak te stimuleren. Diverse bouwers grepen daarop naar de pen en verdedigden hun eigen methodes van werken, die uit de praktijk van het vak voortkwamen. Dat "wiskundige algemene regels tot de eerste grondlegging van een schip" behoren, kon in 1784 nog door een zoon van May ontkend worden 25).

Deze uitlating illustreert misschien tevens dat Davis, Bentham en John May dichter bij de Nederlandse werkwijze stonden dan bij de theoretisch gefundeerde en voortreffelijke Franse scheepsbouwmethoden. Vooral door toedoen van Schrijver, zijn naar Amsterdam een drietal Engelsen gekomen, die een reeks nieuwe en betere praktische inzichten introduceerden en die door hun aanwezigheid Nederlandse collega's prikkelden tot een bezinning op hun vak, meer echter niet.

SPEURTOCHT NAAR HARINGBUIZEN*

door

J. Ploeg

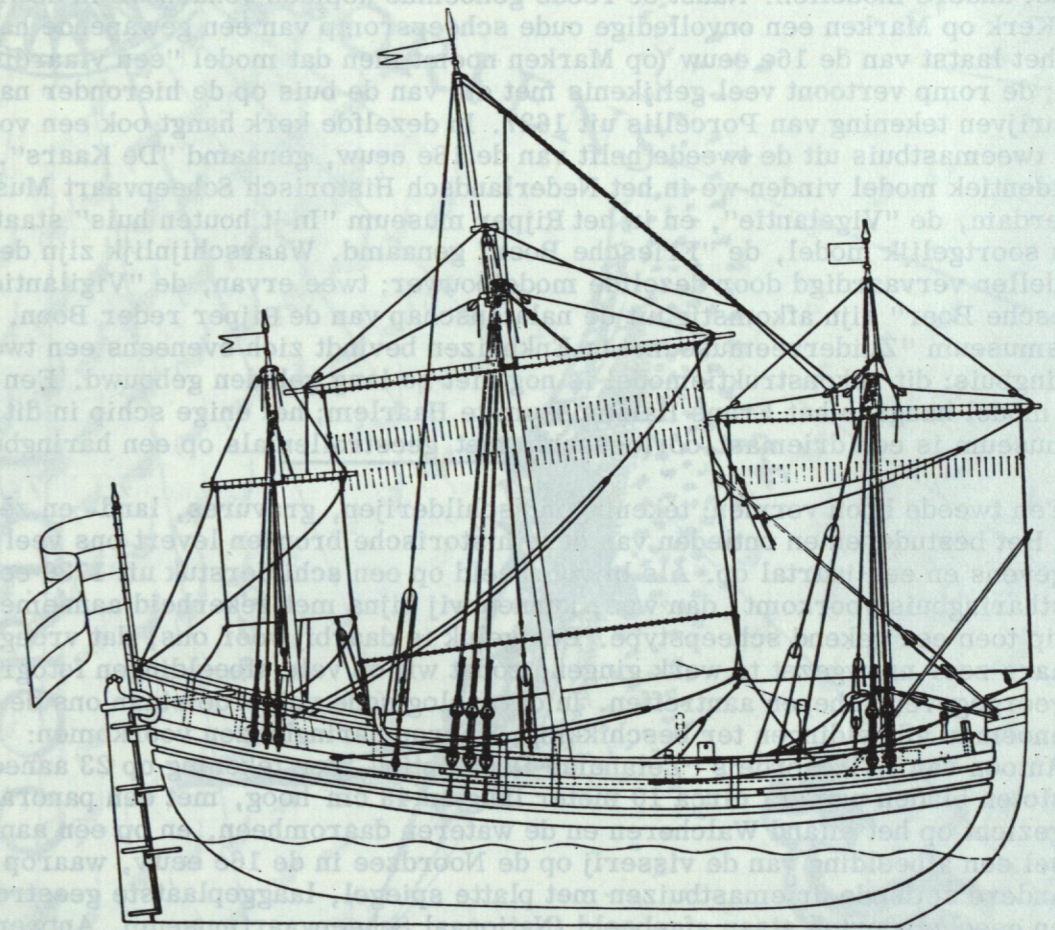
In het voorjaar van 1968 is er in het Museum voor de Nederlandse Zeevisserij te Vlaardingen een tentoonstelling geweest, welke gewijd was aan het vissersvaartuig van de 17e eeuw. De tentoonstelling, MA-1649 genaamd, was in hoofdzaak gegroepeerd om de twee oude scheepsmodellen uit de grote kerk van Maassluis, namelijk een driemastharingbuis en een vishoeker. Sinds eeuwen staan die modellen op het koorhek van de kerk, slechts zelden verlaten ze hun verheven standplaats. In 1968 waren ze aan een onderhoudsbeurt toe en mochten daarom enige tijd tentoongesteld worden. Wij hebben die gelegenheid aangegrepen om de schepen nauwkeurig op te meten en in tekening te brengen, een werk dat na enige maanden resulteerde in een serie gekleurde platen.

De zeldzame modellen zijn reeds enige malen nagemaakt. Er staan in dezelfde kerk van Maassluis en in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam een stel getrouwe kopieën.

Ook het bestuur van het Vlaardingse visserijmuseum wilde gaarne replica's van deze schepen aan zijn modellenkollektie toevoegen en vroeg daartoe mijn medewerking.

Reeds bij het opmeten van de modellen was gebleken dat er zeker in de tuigage, en in mindere mate ook wel in de romp, onjuistheden zaten. Dat is niet verwonderlijk,

* Tekst van de voordracht met gelijklopende titel, gehouden tijdens de jaarvergadering van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis op 29 april 1972 te Enkhuizen.



... ons uitgangspunt ... het oude maassluisse model ... (tekening van de schrijver)