



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Speurtocht naar haringhuizen

Ploeg, J.

Citation

Ploeg, J. (1972). Speurtocht naar haringhuizen. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 25, 25-31. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305430>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305430>

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

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 geweest, 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

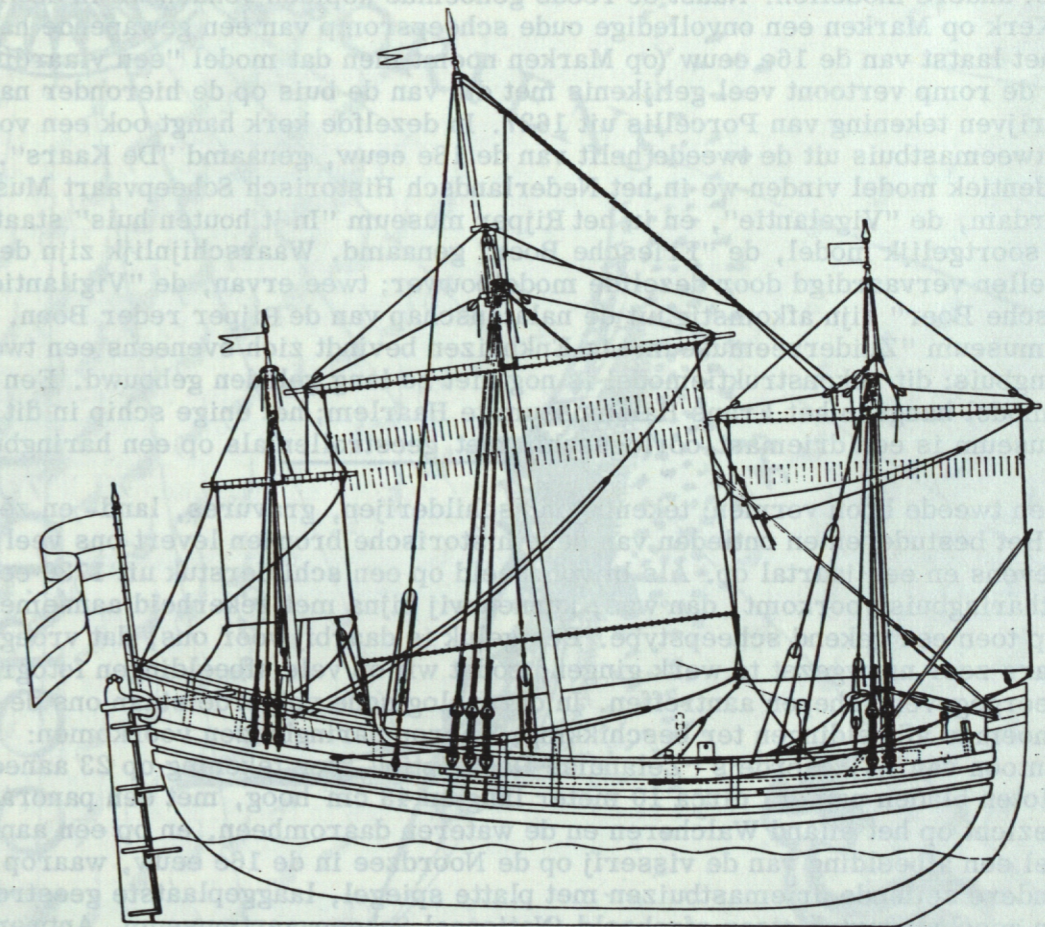
In het voorjaar van 1968 is er in het Museum voor de Nederlandse Zeevisserij te Vlaardingen een tentoonstelling geweest, welke gewijd was aan het vissersvaartuig van de 17e eeuw. De tentoonstelling, MA-1649 genaamd, was in hoofdzaak gegroepeerd om de twee oude scheepsmodellen uit de grote kerk van Maassluis, 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)

omdat de kwetsbare tuigage van de ruim driehonderd jaar oude modellen in de loop der tijden vele malen hersteld zal zijn, waarbij men wellicht ook weleens wat slordig was of "ouderwetse" onderdelen door eigentijdse verving. Wij besloten daarom, alvorens tot het bouwen van rekonstruktie modellen opdracht te geven, grondig na te gaan en vast te leggen welke afmetingen zij hadden, hoe zij gekonstrueerd waren, en hoe deze schepen er in het verleden uitzagen. Voorrang bij dit onderzoek kreeg de haringbuis. Een interessante en zeer boeiende speurtocht naar gegevens over haringbuizen in het algemeen en driemastbuizen in het bijzonder heeft ons in de afgelopen jaren een groot aantal bijdragen opgeleverd.

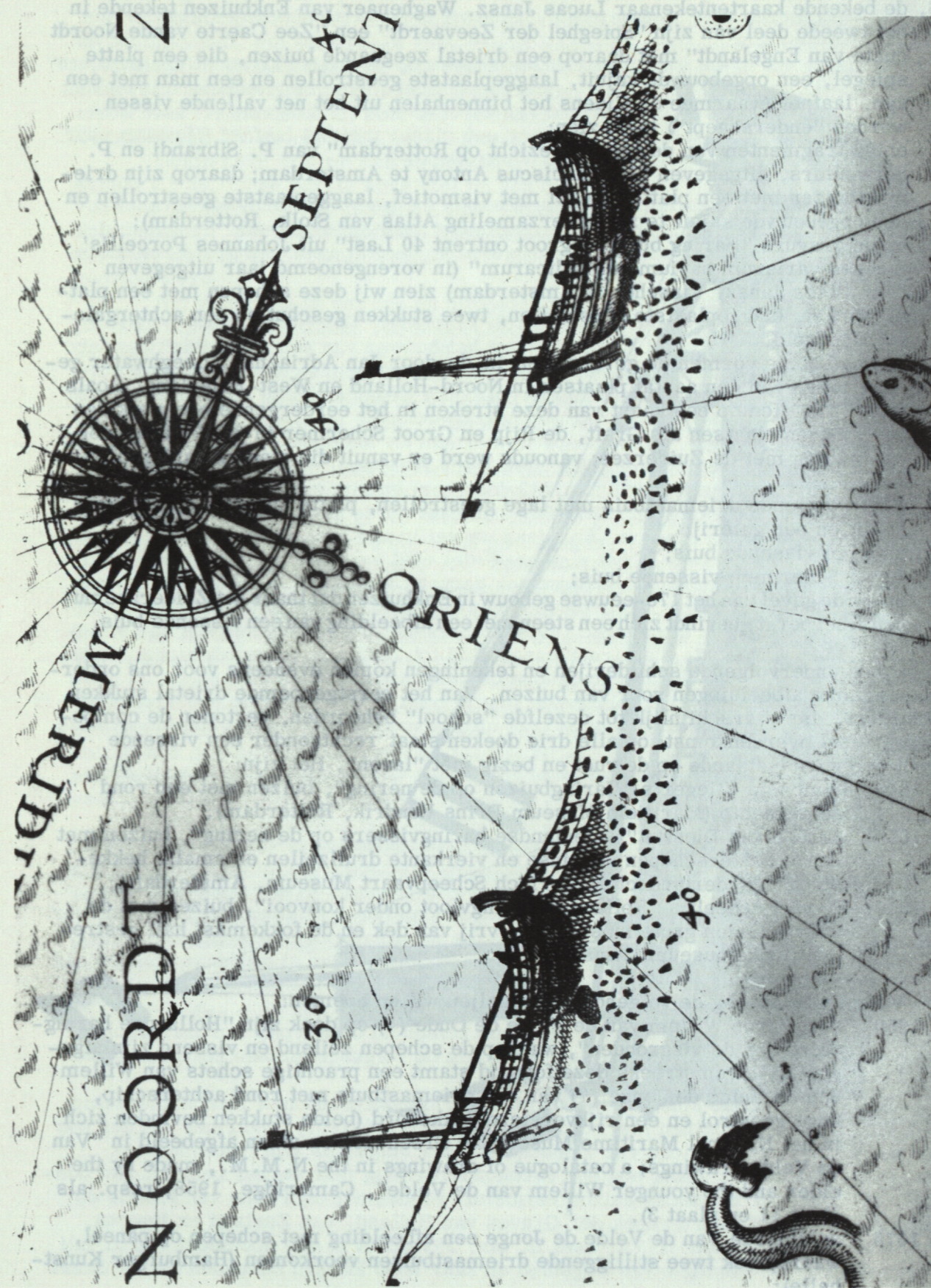
Ons uitgangspunt was dus het oude maassluise model. Het is, voorzover wij weten, het enig bewaard gebleven, oorspronkelijke driemastharingbuismodel op de gehele wereld. En behalve de eerdergenoemde kopiëmodellen, staat er alleen in het Science Museum te Londen een engelse driemastbuis, maar dat is eveneens een rekonstruktie-model. Algemene kenmerken van de haringbuis zijn:

een over de gehele lengte van het schip doorlopend dek; de geestrollen, aan stuurboord en bakboord midscheeps, waarover de netten naar binnen gehaald worden; de reepkluis, aan stuurboord-zijde naast de voorstevan; de kaapstand (het spil) waarmee de reep naar binnen gedraaid wordt; de vertuining, dat is de olopemde verschansing op het achterschip; de opening vlak boven het dek, direkt over de achterstevan, waardoor de helmstok naar binnen komt; het hekkebord of hakkebord, boven deze opening; en de galg bij de achtermast (alleen bij driemastbuizen), waarop de gestreken masten en de rondhouten rusten. (Gestreken masten komen we alleen bij driemastbuizen tegen; nergens vonden we afbeeldingen of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van gestreken masten bij tweemastbuizen).

Met deze kenmerken, die we dus in eerste instantie op het maassluise model aantreffen, in gedachte, kunnen we verschillende bronnen aanboren. Dat zijn in de eerste plaats: andere modellen. Naast de reeds genoemde kopieën vonden we in de Hervormde Kerk op Marken een onvolledige oude scheepsromp van een gewapende haringbuis uit het laatst van de 16e eeuw (op Marken noemt men dat model "een vlaardingse logger"); de romp vertoont veel gelijkenis met die van de buis op de hieronder nader te omschrijven tekening van Porcellis uit 1627. In dezelfde kerk hangt ook een volledig getuigde tweemastbuis uit de tweede helft van de 18e eeuw, genaamd "De Kaars". Een vrijwel identiek model vinden we in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam, de "Vigilantie", en in het Rijper museum "In 't houten huis" staat eveneens een soortgelijk model, de "Friesche Boer" genaamd. Waarschijnlijk zijn deze drie modellen vervaardigd door dezelfde modelbouwer; twee ervan, de "Vigilantie" en de "Friesche Boer" zijn afkomstig uit de nalatenschap van de Rijper reder Boon. In het Rijksmuseum "Zuiderzeemuseum" te Enkhuizen bevindt zich eveneens een tweemastharingbuis; dit rekonstruktie-model is nog niet zo lang geleden gebouwd. Een merkwaardig model hangt in het Frans Halsmuseum te Haarlem; het enige schip in dit schilderijmuseum is een driemast-oorlogsschip met geestrollen als op een haringbuis.

Een tweede bron vormen: tekeningen, schilderijen, gravures, land- en zee kaarten enz. Het bestuderen en ontleden van deze historische bronnen levert ons veel feitelijke gegevens en een jaartal op. Als bijvoorbeeld op een schilderstuk uit 1730 een tweemastharingbuis voorkomt, dan was, kunnen wij bijna met zekerheid aannemen, dit type schip toen een gekend scheepstype. Een geluk is daarbij voor ons, dat vroegere kunstenaars zeer nauwgezet te werk gingen, zodat wij op vele afbeeldingen fotografisch zuiver weergegeven schepen aantreffen. In chronologische volgorde staan ons de hieronder genoemde afbeeldingen ter beschikking, waarop haringbuizen voorkomen:

- 1548, Antoon van Wijngaerde's "Zelandiae Descriptio", een tekening op 23 aaneengesloten bladen papier, circa 10 meter lang en 43 cm hoog, met een panoramisch gezicht op het eiland Walcheren en de wateren daaromheen, en op een aanhangsel een afbeelding van de visserij op de Noordzee in de 16e eeuw, waarop onder andere zeilende driemastbuizen met platte spiegel, laaggeplaatste geestrollen en geschutpoorten staan afgebeeld (Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen);
- 1577, Adriaen Coenensz. van Schilperoort's "Vischboock"; in dit, 410 foliobladzijden



Detail van de "Zee Caerte van de Noordt custe van Engelandt" uit Lucas Jansz. Waghenaer's "Spiegel der Zeevaerdt"

tellende handschrift uit 1577 over vissen en visserij komt onder meer een tekening voor van vele vissende buizen met gestreken masten (Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, handschriftenverzameling);

- 1586, de bekende kaartentekenaar Lucas Jansz. Waghenaer van Enkhuizen tekende in het tweede deel van zijn "Spiegel der Zeevaerdt" een "Zee Caerte vande Noordt custe van Engelandt" met daarop een drietal zeegaande buizen, die een platte spiegel, een opgebouwde kajuit, laaggeplaatste geestrollen en een man met een zgn. laafnet (waarmee de tijdens het binnenhalen uit het net vallende vissen worden "onderschept") laten zien;
- 1615, enige fragmenten van de kaart "Gezicht op Rotterdam" van P. Sibrandi en P. Serwouters, uitgegeven bij Franciscus Antony te Amsterdam; daarop zijn driemastbuizen met een platte spiegel met vismotief, laaggeplaatste geestrollen en een opgebouwde kajuit te zien (Verzameling Atlas van Stolk, Rotterdam);
- 1627, op de gravure "Haring buyssen groot ontrent 40 Last" uit Johannes Porcellis' "Icones variarum navium hollandicarum" (in vorengenoemd jaar uitgegeven door Claes Jansz. Visscher te Amsterdam) zien wij deze schepen met een platte spiegel, laaggeplaatste geestrollen, twee stukken geschut en een achtergalerij afgebeeld.

Een aparte categorie vormen de gevelstenen in de door Jan Adriaensz. Leeghwater gebouwde stadhuizen van een aantal plaatsen in Noord-Holland en West-Friesland. Zoals bijvoorbeeld is te zien op een kaart van deze streken in het eerdergenoemde werk van Waghenaer stonden plaatsen als Graft, de Rijk en Groot Schermer in de 17e eeuw nog in open verbinding met de Zuiderzee; vanouds werd er vanuit die stadjes haringvangst bedreven.

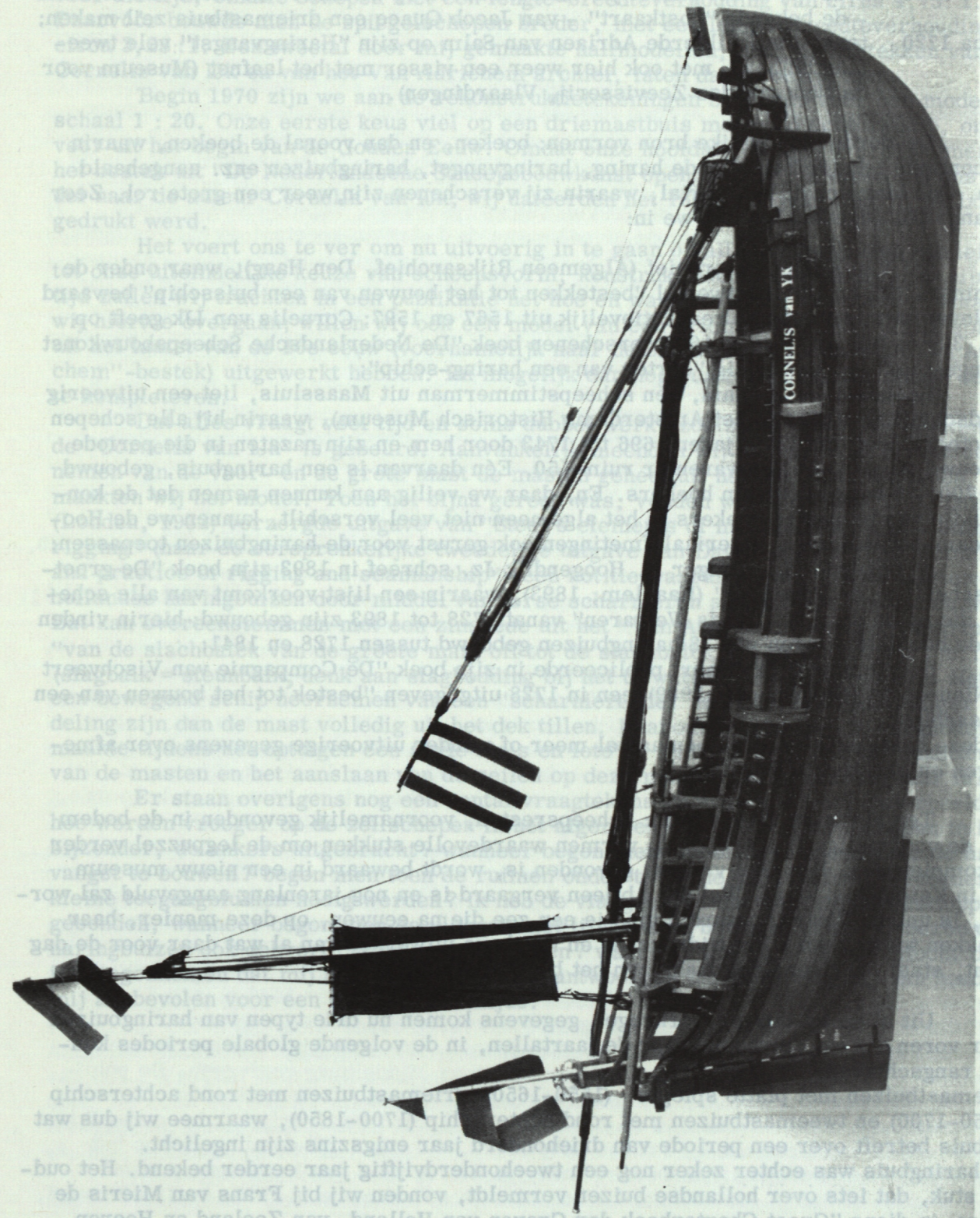
- 1613, Graft: zeilende driemastbuis met lage geestrollen, platte spiegel, opgebouwde kajuit en een galerij;
- 1630, de Rijk: vissende buis;
- 1639, Groot Schermer: vissende buis;
- 1625, ook in de gevel van het 17e-eeuwse gebouw in Enkhuizen dat thans het Zuiderzeemuseum herbergt, bevindt zich een steen met een afbeelding van een vissende buis.

Op de ondervolgende schilderijen en tekeningen komen eveneens voor ons onderzoek belangrijke afbeeldingen voor van buizen. Van het eerstgenoemde drietal stukken van schilders, die waarschijnlijk tot dezelfde "school" behoorden, vertonen de composities zeer veel overeenkomst: op alle drie doeken staat rechtsonder een vissende buis met een visser staande op de rust en bezig met "laven". Het zijn:

- circa 1640, Simon de Vlieger's "Haringbuizen op de nering", buizen met een rond achterschip (Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam);
- circa 1650, Jeroen van Diest's "Nederlandse haringvissers op de nering", buizen met ronde achterschepen, latijnse en vierkante druilzeilen en smalle hekgeborden (Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam);
- circa 1650, Cornelis Beelt's "Hollandse haringvloot onder konvooi", buizen met de neergenomen grote mast geheel vrij van dek en de fokkemast half gestreken (Rijksmuseum, Amsterdam).

Voorts zou ik nog de volgende schilderijen willen noemen:

- circa 1650 schilderde Willem van de Velde de Oude (?) op doek zijn "Hollandse haringbuizen op de visgronden", waarop de schepen zeilend en vissend zijn afgebeeld. Uit omstreeks dezelfde tijd stamt een prachtige schets van Willem van de Velde de Jonge (?) van een driemastbuis met rond achterschip, hoge geestrol en een rijkversierd hakkebord (beide stukken bevinden zich in het National Maritime Museum te Greenwich en staan afgebeeld in "Van de Velde drawings; a catalogue of drawings in the N.M.M., made by the elder and the younger Willem van de Velde", Cambridge, 1958, resp. als plaat 11 en plaat 3).
- circa 1675 schilderde Van de Velde de Jonge een afbeelding met schepen op paneel, waarop ook twee stilliggende driemastbuizen voorkomen (Hamburger Kunsthalle);



Door schrijver vervaardigd rekonstruktie-model "Cornelis van IJk" met volledig neergenomen grote mast en gestreken fokkemast.

- circa 1700 staat op het doek "Schepen op de rede" (Mauritshuis, Den Haag) van Willem van de Velde de Jonge in de linkerbenedenhoek een driemastbuis geschilderd. Op een ander stuk van deze schilder, "Stil water" genaamd (Rijksmuseum, Amsterdam), zien wij in de verte een tweemastbuis met hoekertuig;
- 1665 zien wij in het paneeltje van Delfshaven op de kaart "De mont van de Maes" - de bekende "postkaart" - van Jacob Quacq een driemastbuis zeil maken;
- circa 1720 tenslotte schilderde Adriaen van Salm op zijn "Haringvangst" vele tweemastbuizen - met ook hier weer een visser met het laafnet (Museum voor de Nederlandse Zeevisserij, Vlaardingen).

De derde belangrijke bron vormen: boeken, en dan vooral de boeken, waarin authentieke teksten betreffende haring, haringvangst, haringbuizen enz. aangehaald zijn. Ook hier speelt het jaartal, waarin zij verschenen zijn, weer een grote rol. Zeer belangrijke gegevens vonden we in:

het Van Adrichem archief (Algemeen Rijksarchief, Den Haag), waar onder de nummers 126 en 127 een tweetal "bestekken tot het bouwen van een buisschip" bewaard gebleven zijn; zij dateren respectievelijk uit 1567 en 1597; Cornelis van IJk geeft op blz. 300 en 301 van zijn in 1697 verschenen boek "De Nederlandsche Scheepsbouwkonst opengesteld" een eenvoudig "certer van een haring-schip";

Leendert Hoogendam, een scheepstimmerman uit Maassluis, liet een uitvoerig handschrift na (thans in het Amsterdams Historisch Museum), waarin hij alle schepen genoteerd heeft die in de jaren 1696 tot 1743 door hem en zijn nazaten in die periode gebouwd werden, en dat waren er ruim 150. Eén daarvan is een haringbuis, gebouwd in 1700, 55 schepen waren hoekers. En, daar we veilig aan kunnen nemen dat de constructie van buizen en hoekers in het algemeen niet veel verschilt, kunnen we de Hoogendam-notities over materiaalafmetingen ook gerust voor de haringbuizen toepassen;

de bekende Vlaardinger A. Hoogendijk Jz. schreef in 1893 zijn boek "De grootvisscherij op de Noordzee" (Haarlem, 1893), waarin een lijst voorkomt van alle schepen die op de werf "'s Lands Welvaren" vanaf 1728 tot 1893 zijn gebouwd; hierin vinden we de hoofdafmetingen van 38 haringbuizen gebouwd tussen 1728 en 1841;

de Vlaming J. Filliaert publiceerde in zijn boek "De Compagnie van Vischvaart te Nieupoort" (Nieuwpoort, 1939) een in 1728 uitgegeven "bestek tot het bouwen van een buysschip".

Al deze bestekken bevatten een aantal meer of minder uitvoerige gegevens over afmetingen en konstruktiedetails.

Ten slotte de vierde bron: Scheepsresten, voornamelijk gevonden in de bodem van de voormalige Zuiderzee; zij vormen waardevolle stukken om de legpuzzel verder te completeren. Een deel van wat gevonden is, wordt bewaard in een nieuw museum dat in Ketelhaven staat. Wat daar bijeen vergaard is en nog jarenlang aangevuld zal worden, is uniek. Waar ter wereld vind je een zee die na eeuwen, op deze manier, haar wrakken terug geeft? Het tijdrovende en kostbare uitwerken van al wat daar voor de dag komt, staat overigens nog maar aan het begin.

Uit al de tot dusver verkregen gegevens komen nu drie typen van haringbuizen naar voren die we, gerekend naar de jaartallen, in de volgende globale periodes kunnen rangschikken:

driemastbuizen met platte spiegel (1550-1650); driemastbuizen met rond achterschip (1650-1700) en tweemastbuizen met rond achterschip (1700-1850), waarmee wij dus wat de buis betreft over een periode van driehonderd jaar enigszins zijn ingelicht.

De haringbuis was echter zeker nog een tweehonderdvijftig jaar eerder bekend. Het oudste stuk, dat iets over hollandse buizen vermeldt, vonden wij bij Frans van Mieris de Jonge; in diens "Groot Charterboek der Graven van Holland, van Zeeland en Heeren van Vriesland etc." (Leiden, 1753), deel II, blz. 393 wordt in een document van 31 juli 1326 vermeld dat "de Koningin van Engeland en haar zoon Eduard bekennen dat de Graaf

van Holland hen 140 haringbuizen en 8 hulken tot hunnen dienst en hulpe geleend heeft...". Hoe die buizen er uit gezien hebben, zal wel altijd verborgen blijven.

De rompvorm van de driemastbuizen met rond achterschip heeft veel weg van de fluitschepen, die omstreeks 1590 vanuit Hoorn geïntroduceerd werden. Dat waren, voor die tijd, smalle schepen met een lengte-breedteverhouding van circa 4,75:1. Daarvoor bouwde men de spiegelschepen breder, met een lengte-breedteverhouding van circa 3,25:1. Een tweetal door mij gemaakte halfmodellen, naar de bestekken van Cornelis van IJk en van het Van Adrichem archief, laten dat duidelijk zien.

Begin 1970 zijn we aan de rekonstruktietekeningen begonnen voor een model op schaal 1:20. Onze eerste keus viel op een driemastbuis met rond achterschip, ongeveer uit het begin van de Gouden Eeuw. Omdat onze hoofdafmetingen overeenkomen met het bestek uit "De Nederlandsche Scheepsbouwkonst opengesteld", noemen wij ons model naar de auteur Cornelis van IJk; wij dateerden het 1697, het jaar waarin het boek gedrukt werd.

Het voert ons te ver om nu uitvoerig in te gaan op alle overwegingen die leiden tot onze uiteindelijke keuze van scheepsvorm, konstruktiedetails en tuigage; te zijner tijd zullen wij trachten in een publikatie het hoe en waarom te verantwoorden. Maar eer wij hiertoe overgaan; willen wij ook een model van een driemastbuis met platte spiegel uit het laatst van de 16e eeuw (voornamelijk naar de basis gegevens uit het "Van Adrichem"-bestek) uitgewerkt hebben. En mogelijk dan nog een tweemastbuis om de serie te completeren.

Dat alles vraagt veel tijd en soms dubbel werk, zoals mij nu bij het bouwen van de "Cornelis van IJk" is gebeurd. Aanvankelijk meenden wij namelijk dat bij het neemen van de voor- en de grote mast de masten geheel uit het dek gelicht werden. Zo maakten wij het model. Toen het bijna gereed was, vonden wij in de door C. S. Gill (Londen, 1932) verzorgde uitgave van "Steel's elements of mastmaking, sailmaking and rigging" (naar de oorspronkelijke tweedelige uitgave van David Steel's "The elements and practice of rigging and seamanship") een notitie waaruit bleek, dat de masten van hollandse haringbuizen door middel van forse scharnieren aan het dek verbonden waren. Dat kan overeenstemmen met een zinsnede uit het "Van Adrichem"-bestek, waarin staat: "van de slachbalck van de groete mast off tot de slachbalck van de fockemast toe..." (slagbalk = steunbalk; denk aan slagbedding bij het te water laten van schepen). Het op een bewegend schip neemen van een "scharnierende" mast zal een eenvoudiger handeling zijn dan de mast volledig uit het dek tillen. Daarom veranderde ik het model en maakte tijdens het optuigen een serie dia's en foto's, waaruit blijkt dat het opzetten van de masten en het aanslaan van de zeilen op deze manier goed realiseerbaar is.

Er staan overigens nog een aantal vraagtekens op mijn lijstje. Bijvoorbeeld: hoe werden vroeger op de zeilschepen in het algemeen en op de vissersschepen in het bijzonder, de ankers uitgebracht? wanneer begon men buizen uitsluitend voor de haringvangst te bouwen? begon men toen de ruimen onder te verdelen, waardoor meerdere kleine toegangsluiken nodig werden? ik heb de vlaggen met banden aan de masttoppen gebonden, wanneer begon men de vlaggen met lijnen naar boven te hijsen? voeren de haringbuizen ook dekverlichting en vaarlichten? waren er kompasshuisjes? Mocht U eens iets tegenkomen dat mij kan helpen bij het beantwoorden van deze vragen, dan houd ik mij aanbevolen voor een bericht Uwerzijds.