



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Bezaan- en gaffel-visschuiten van Middelharnis, Zwartewaal en Pernis in de achttiende en negentiende eeuw

Ploeg, J.

Citation

Ploeg, J. (1976). Bezaan- en gaffel-visschuiten van Middelharnis, Zwartewaal en Pernis in de achttiende en negentiende eeuw. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegechiedenis*, 32, 5-22. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305500>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305500>

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

ARTIKELN

Bezaan- en Gaffel-visschuiten van Middelharnis, Zwartewaal en Pernis in de achttiende en negentiende eeuw

J. Ploeg

Inleiding

Voor de visvangst op de Noordzee vanuit nederlandse havens zijn in de loop der eeuwen verschillende scheepstypen gebruikt. De bekendste waren de buis (haringbuis, hoekerbuis) en de hoeker (vishoeker), later de sloep, logger, trawler en kotter. Tot de minder bekende scheepstypen behoren de visschuiten die vanuit het Overmaas op de Noordzee visten. Hun thuishavens waren van oudsher Middelharnis, Zwartewaal en Pernis. Hoe die vaartuigen er uitzagen, welke afmetingen zij hadden, hoe groot hun aantal geweest is, in welk tijdperk ze gebruikt werden en op welke manier de vis gevangen werd, is onderwerp van een studie geworden met als uiteindelijk doel een of meerdere museummodellen te vervaardigen. Als aanzet voor deze studie diende een hoeveelheid materiaal, in de zomer van 1974 bijeengebracht in het Visserijmuseum te Vlaardingen en tentoongesteld onder de titel "Schepen van 't Overmaas, bezanen, gaffelaars, hoekers en sloepen" 1). De tijdelijke aanwezigheid van stukken uit verschillende musea was een goede gelegenheid deze grondig te bestuderen en, voor zover nodig, vast te leggen in foto's en tekeningen.

De bronnen, waaruit de technische informatie over de visschuiten is afgeleid, zijn:

1. het model van een bezaanschuit uit Pernis, genaamd "Johannes Cornelis 1804";
2. een aantal officiële stukken over verkoop van visschuiten;
3. door tijdgenoten op schilderijen, schetsen, aquarellen, enz. uitgebeelde visschuiten;
4. technische tekeningen en bestekken van deze of aanverwante schepen;
5. beschrijvende bronnen.

We zullen deze informatiebronnen in dezelfde volgorde bespreken.

1. de "Johannes Cornelis, 1804"

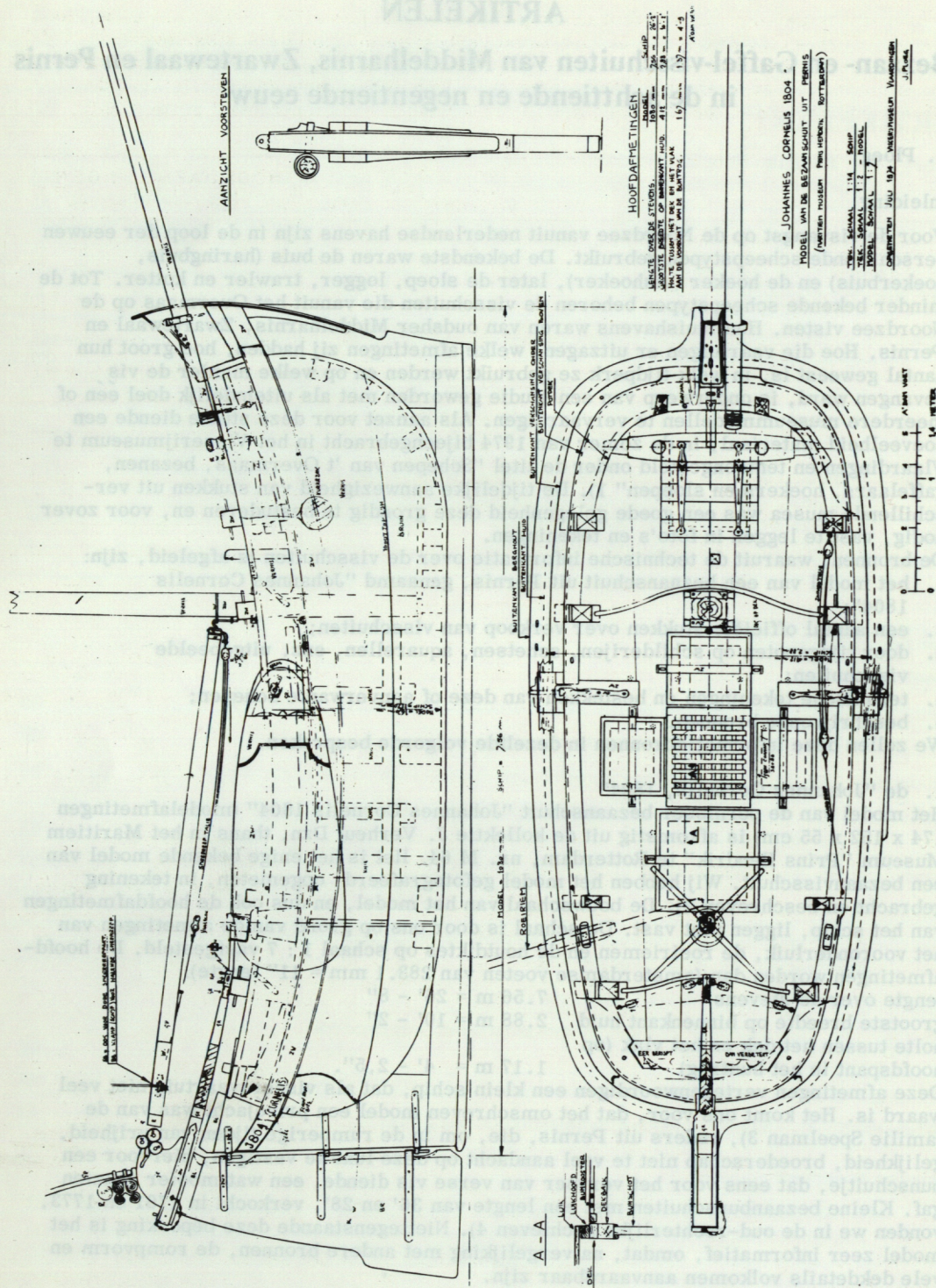
Het model van de pernisser bezaanschuit "Johannes Cornelis 1804" (modelafmetingen 174 x 152 x 55 cm) is afkomstig uit de kollektie J. Verheul Dzn, thans in het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam, nr. M 64. Het is het enige bekende model van een bezaanvisschuit. Wij hebben het model gefotografeerd, opgemeten, in tekening gebracht en beschreven 2). De bouwschaal van het model, en dus ook de hoofdafmetingen van het schip, liggen niet vast. De schaal is door ons op grond van de afmetingen van het vooronderluik, de roeiriemen en de houtdiktes op schaal 1 : 7 vastgesteld. De hoofdafmetingen worden dan (amsterdamse voeten van 283.1 mm = 11" lengte):

lengte over de stevens	7.56 m = 26' - 8"
grootste breedte op binnenkant huid	2.88 m = 10' - 2"
holte tussen het dek en het vlak (op hoofdpant in het buntrog)	1.17 m = 4' - 2,5"

Deze afmetingen vertegenwoordigen een klein schip, dat als vissersvaartuig niet veel waard is. Het komt ons voor, dat het omschreven model een privejacht was van de familie Speelman 3), reders uit Pernis, die, om in de rumoerige tijden van vrijheid, gelijkheid, broederschap niet te veel aandacht op deze luxe te vestigen, hiervoor een bunschuitje, dat eens voor het vervoer van verse vis diende, een wat mooier aanzien gaf. Kleine bezaanbunschuiten met een lengte van 36' en 28', verkocht in 1761 en 1773, vonden we in de oud-rechterlijke archieven 4). Niettegenstaande deze beperking is het model zeer informatief, omdat, na vergelijking met andere bronnen, de rompvorm en vele dekdetails volkomen aanvaardbaar zijn.

2. Archiefstukken

Verreweg de belangrijkste gegevens over visschuiten, en met name afmetingen en



scheepsinventarissen, zijn tevoorschijn gekomen uit de notariële archieven van Middelharnis, Pernis en Zwartewaal 5). Zij zaten verborgen in officiële stukken over verkopen en boedelscheidingen, en dan meestal tussen gegevens inzake transacties inzake huizen en stukken land. Wij vonden twaalf bruikbare inventarislijsten, en de afmetingen van negentien schepen, die wij onderstaand naar lengtemaat gerangschikt hebben.

	jaar van verkoop	bouwjaar	HOOFDAFMETINGEN		
			lengte	breedte	holte
BEZAANBUNDSCHUIT(beneden de 3 last)	1773		28'	12'	
BUNDSCHUITJE	1761		36'	14'	
SCHOLDSCHUIT	1756	1739	42'		
SCHOLDSCHUIT	1758	1738	43'		
SCHOLDSCHUIT-VISSCHUIT	1760	1752	43' - 7"	16' - 2"	5' - 10" *
SCHOLDSCHUIT - VISSCHUIT	1779	1759	44 à 45'	16'	
SCHOLDSCHUIT - VISSCHUIT	1773	1758	45'		
VENTJAGERSBEZAANBUNDSCHUIT	1776	1760	45'	17'	6'
SCHOLDSCHUIT - VISSCHUIT	1775	1769	46'		
BEZAANBUNDSCHUIT	1766		46'	17'	
VENTJAGERSBEZAANBUNDSCHUIT	1775	1772	46'	17'	
SCHOLDSCHUIT - VISSCHUIT	1773	1767	48'		
VENTJAGERSBEZAANBUNDSCHUIT	1801	1793	50 1/2'	17 1/2'	
GAFFELVISSCHUIT	1808		65'	21' - 9"	9'
GAFFELVISSCHUIT	1808		67' - 3"	21' - 9"	9' - 2"
GAFFELVISSCHUIT	1808		67' - 3"	22' - 1"	9' - 1" *
GAFFELVISSCHUIT	1805	1788	68'	20'	9 1/2'

DE GETALLEN ZIJN AMSTERDAMSE VOETEN (1' = 283,1 mm = 11")

* MET DEZE AFMETINGEN ZIJN ONZE REKONSTRUKTIE TEKENINGEN OPGEZET

3. Eigentijdse afbeeldingen

Deze kunnen een belangrijke bijdrage leveren bij het onderzoek naar een bepaald scheepstype. De afbeeldingen dienen dan zeer natuurgetrouw getekend te zijn. Dat is van vele tekeningen e.d. op het eerste oog niet altijd te beoordelen; eerst na veel vergelijken kunnen wij het getekende op zijn juiste waarde schatten. Op de expositie "Schepen van 't Overmaas" waren de schilderijen en tekeningen van I. Schouman (1801-1878), J.C. Schotel (1787-1838) en F.J. van den Blijk (1806-1876) uitschieters: in deze afbeeldingen is het uiterlijk van de laatste gaffelaars duidelijk vastgelegd. Ook een aantal tekeningen van G. Groenewegen (1754-1826) is zeer informatief 6).

4. Technische tekeningen

Eigentijdse technische tekeningen van visschuiten werden waarschijnlijk nooit gemaakt, zij zijn althans niet bewaard gebleven. We moeten daarom werken met zijdelingse informatie van andere vaartuigen en/of tekeningen die later ontstaan zijn. Een goede bron vonden wij bij H. de Korte, die zeer geïnteresseerd en nauw betrokken is geweest bij de visserij van Middelharnis. Hij liet een handschrift na over de "Vissloep Vertrouwen MD 28" 7), maakte een tweetal tekeningen van Middelharnisse vissersvaartuigen 8) en schreef in 1947 voor "Eilanden Nieuws" een vervolgserie "Iets over de visserij van Middelharnis".

In portefeuille III Da XI van het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam vonden we een klein aquarel (19 x 24,7 cm, inv. no. A 151) toegeschreven aan I. Schouman, voorstellende een rinkelaar (Hellevoetsluis?) Hij lijkt nogal op onze visschuiten. We onderzochten daarom een aantal tekeningen van rinkelaars, maar vonden, met uitzondering van de zwaarden, toch niet veel overeenkomst 9).

5. Beschrijvende bronnen.

Eigentijdse geschiedschrijving over de visschuiten van 't Overmaas bestaat er, naar ons weten, niet, deze is althans niet bewaard gebleven. De eerste notities vinden we pas in 1843 bij B. Boers in zijn boek "Beschrijving van het eiland Goedereede en Overflakkee", later gevolgd door Ulbo J. Mijs, die ca. 1895 een boek schreef "De Vischafslag van Middelharnis, 1597-1856". Beide schrijvers schijnen over de getalsterkte der voormalige vissersvloot een zelfde informatiebron gebruikt te hebben. Helaas wordt niet vermeld welke bron dit was. Ook jongere schrijvers zoals G.C.E. Crone in 1926, I.S. Figeo in 1932, J. Verheul in 1934 en H. de Korte in 1947 konden geen nieuw feitenmateriaal aandragen 10).

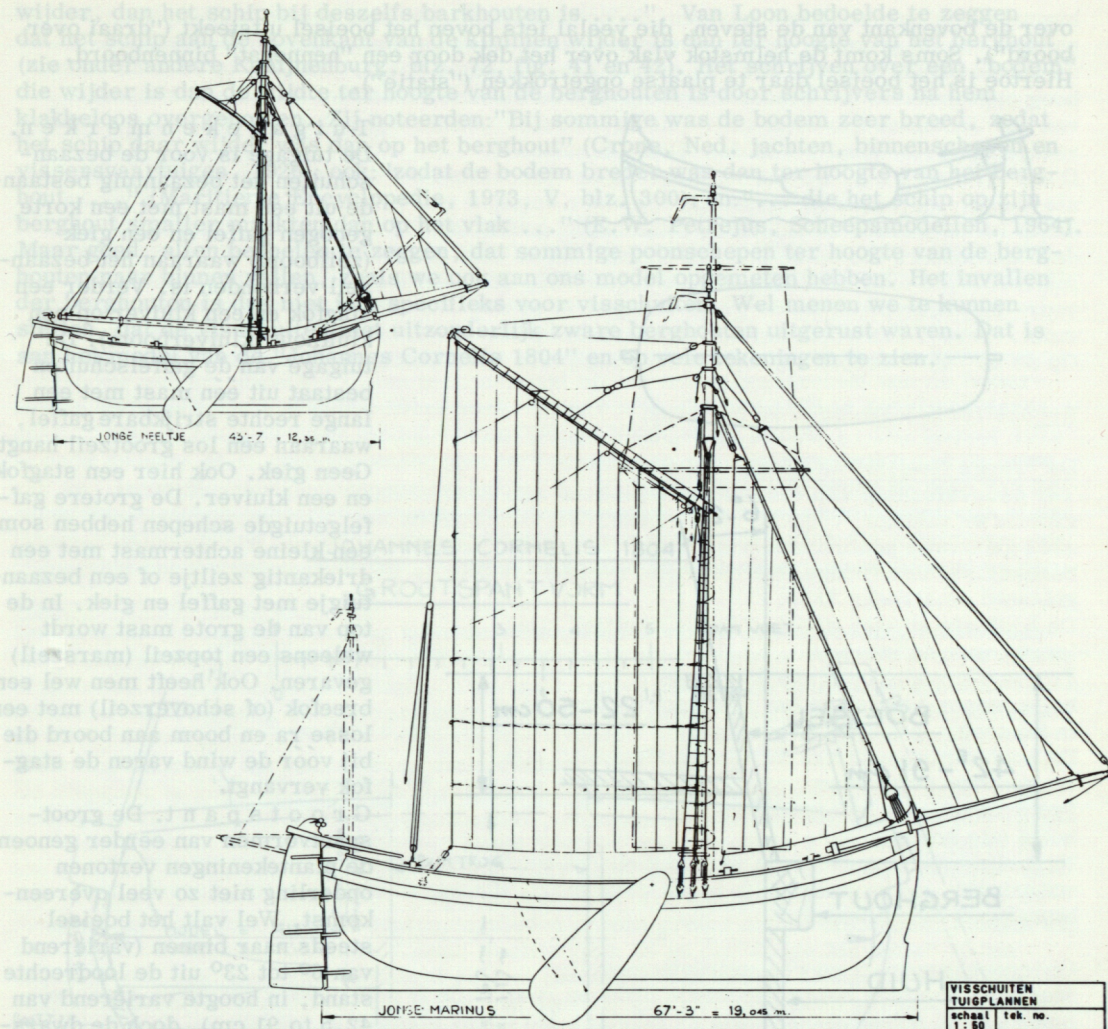
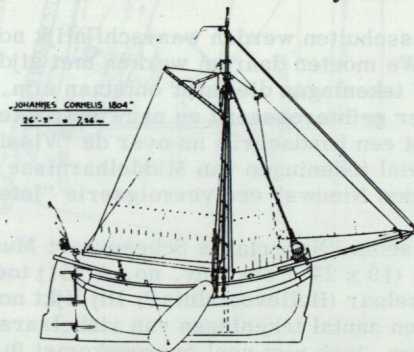
Schepen

Hoofdafmetingen en benaming

Uit de gevonden archiefstukken blijkt, dat visschuiten reeds in het jaar 1701, zij het als kleine scheepjes onder de benaming "ventjagerswaterschuitjes" bekend waren 11). De oudste hoofdafmetingen vinden we opgetekend voor een in 1738 gebouwde "scholschuit" van 43' lengte, terwijl de drie hoofdmaten voor een in 1752 gebouwde "scholschuit-visschuit" als 43'-7" x 16'-2" x 5'-10" opgegeven worden. De afmetingen van de grootste visschuiten schommelen om de 65' à 68' x 20' à 22'-9" x 9'-9½" (zie hiervoor onder archiefstukken). Afgezien van de allerkleinste schepen kunnen we dus de visschuiten duidelijk onderscheiden in twee groepen, namelijk de schepen van 42' à 48' lengte en de schepen van 65' à 68' lengte.

Een ander onderscheid vinden we in de tuigage van de schepen, namelijk het "bezaantuig" en het "gaffeltuig", waardoor men het schip een bezaanschuit of gaffelschuit noemt, al of niet met toevoegingen zoals "ventjagers", "bun" of "vis". We vonden drieëndertig aanduidingen betreffende bezaanschuiten (waarbij we aangenomen hebben dat een "scholschuit" ook een bezaanschuit is), waarvan voor negentien vaartuigen prijzen genoteerd staan tussen f 240.- en f 2500.- per stuk. Verder zesentwintig aanduidingen voor uitsluitend gaffelvischuiten (de toevoeging "vis" is slechts eenmaal weggelaten), waarvan voor zeventien vaartuigen prijzen genoteerd staan tussen f 1201.- en f 8100.- per stuk. De genoteerde prijzen betreffen in achttien gevallen de verkoopprijs van verkochte tweedehands schepen en eveneens in achttien gevallen de verkoopprijs van verkochte scheepsparten in visschuiten. Ook bij laatstgenoemde ging het steeds om tweedehands schepen, met één uitzondering in 1749: "Ventjagersbezaanschuit "De Graaf van Buuren" nieuw uithalen, 1/4 part f 625.-". Dat is dus een nieuwbouwprijs van f 2500.- 12).

Uit deze veel hogere prijzen volgt, dat de grote visschuiten altijd "gaffelvischuiten" waren en dat het bezaantuig alleen op de kleinere schepen, de bezaanvischuiten, gevaren werd. Het is mogelijk, dat de kleinere visschuiten soms gaffeltuig voerden. Dat kan echter alleen het geval geweest zijn bij elf van de drieëndertig reeds genoemde schuiten waar de toevoeging "bezaan" ontbreekt. Omdat het gaffeltuig al zeer oud is - het was een verbetering van het oude spriettuig - kunnen we ons toch indenken, dat de oudere visschuiten het gebruikelijke gaffeltuig hadden in plaats van het modernere bezaantuig. Voor de grote schuiten was blijkbaar het gaffeltuig zonder zeilboom handzamer.



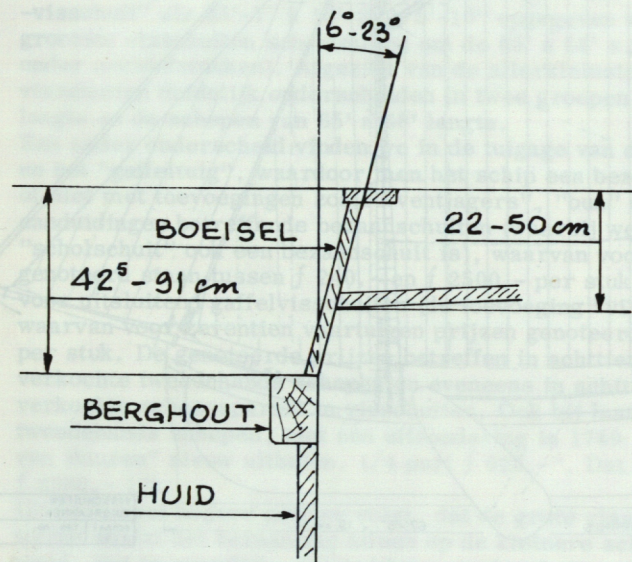
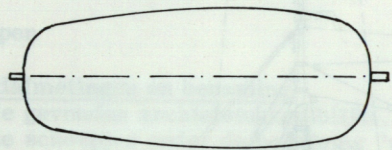
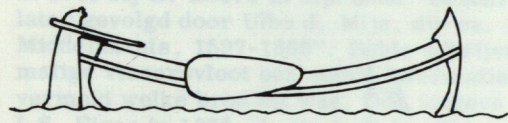
Kenmerkende vormen

Het zij aanzicht, de dekontrek en de tuigage van de bezaanvischuiten en de gaffelvischuiten vertonen veel overeenkomst met andere scheepstypen uit diezelfde tijd. Wij vergeleken onder andere bij Versteeg 13) de tekeningen van een knots (plan 1), steenschuit van Schelde en Rupel (plan 16), fries smakschip (plan 18), vlaamse pleyt (plan 23), zeeuwse poon (plan 29), zeeuws beurtschip (plan 41); bij Van Loon de zeeuwse poonschuit in zijn "Handleiding tot den burgerlijke scheepsbouw" van 1838; bij Konijnenburg de zeeuwse pcon, statiepcon en statie-paviljoen-pcon, fig 40-43, uit zijn "De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong" van 1907 en in het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam enige tekeningen van poonschepen. Van al die schepen zijn de kenmerkende vormen als volgt te omschrijven.

D e k o m t r e k. Een dekontrek met vóór en achter sterk gebogen boegen, die vrijwel haaks op de stevens aansluiten. Vóór is het schip wat breder dan achter; tussen de boegen is de deklin slechts licht gebogen.

B o v e n w a t e r z i j a a n z i c h t. Het bovenwaterzijaanzicht wordt geaccentueerd door het berghout, het daarboven liggend boeisel (verschansing), waarvan de bovenkant vrijwel evenwijdig aan het berghout loopt, en door de zwaarden, die in opgetrokken stand ver boven het boeisel uitsteken. De voorstevan valt aan het boveinde zover naar binnen, dat de punt van de steven in de richting van de masthomer wijst (zgn. kromstevan). De achterstevan valt slechts iets achterover. De helmstok van het roer draait

over de bovenkant van de steven, die veelal iets boven het boeisel uitsteekt ("draai over boord"). Soms komt de helmstok vlak over het dek door een "hennegat" binnenboord. Hiertoe is het boeisel daar te plaatse opgetrokken ("statie").



T u i g a g e k e n m e r k e n. De tuigage is voor de bezaanschuiten het bezaantug bestaande uit één mast met een korte gebogen gaffel en een giek (zeilboom) waaraan het bezaan-zeil verbonden is. Verder een stagfok en een kluiver op een kluifhout (kluiverboom). De tuigage van de gaffelschuiten bestaat uit één mast met een lange rechte strijkbare gaffel, waaraan een los grootzeil hangt. Geen giek. Ook hier een stagfok en een kluiver. De grotere gaffelgetuigde schepen hebben soms een kleine achtermast met een driekantig zeiltje of een bezaantugje met gaffel en giek. In de top van de grote mast wordt weleens een topzeil (marszeil) gevaren. Ook heeft men wel een breekfok (of schoverzeil) met een losse ra en boom aan boord die bij vóór de wind varen de stagfok vervangt.

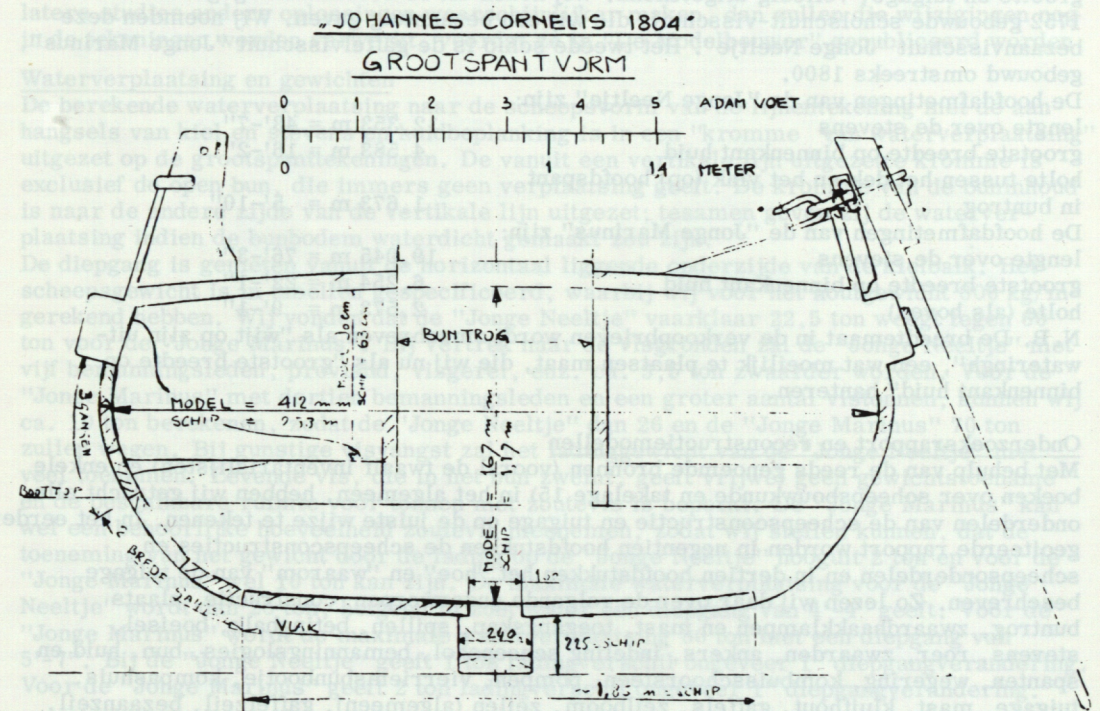
G r o o t s p a n t. De grootspantvormen van eerder genoemde plantekeningen vertonen onderling niet zo veel overeenkomst. Wel valt het boeisel steeds naar binnen (variërend van 6° tot 23° uit de loodrechte stand, in hoogte variërend van 42,5 to 91 cm), doch de dwars-scheepse vorm onder het berg-

hout is, zelfs bij het zelfde scheepstype nogal wat uiteenlopend. Daarbij komt, dat de hoogteligging van het dek ten opzichte van het berghout ook zeer verschillend is. Met uitzondering van Versteeg's plan 18, waar de onderkant van het dek onder de bovenkant van het berghout ligt, komt de deklijn steeds op de schuine lijn van het boeisel uit. De hoogte van onderkant dek tot bovenkant boeisel varieert daardoor van 22 cm tot 50 cm (uitzondering plan 18=64 cm).

Bij onze visschuiten ligt in navolging van de "Johannes Cornelis 1804" de onderkant van het dek gelijk met de bovenkant van het berghout. De grootste scheepsbreedte vinden we niet ter hoogte van het dek, maar lager. Het berghout ligt vrijwel in lijn met de schuine van het boeisel, terwijl de grootste breedte bij de tweede of derde huidgang bereikt wordt. Deze grootste breedte zet zich in bovenaanzicht (evenwijdig aan het berghout) over de gehele scheepslengte voort, waardoor we in de aansnijdingslijn van de huid en het boeisel tegen de voor- en achtersteven dezelfde schuine als in het grootspant terugvinden. Visueel vinden we dezelfde vormen terug in de tekeningen van I. Schouman en F.J. van den Blijk 14).

In de literatuur werden voor de visschuiten de grootspantvormen nooit beschreven; wel vinden we van "poonschepen" omschrijvingen, waarvan de oudste opgetekend is door Van Loon, die op blz. 77 van zijn in 1838 verschenen "Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw" schreef: "Om dat doel te bereiken maakt men den bodem plat en breed, ja

wijder, dan het schip bij deszelfs barkhouten is". Van Loon bedoelde te zeggen dat het schip aan de bovenkant van de kimmen wijder is dan ter hoogte van het berghout (zie onder andere Konijnenburg, blz. 72, fig. 41 en 42). Het schrijven over een "bodem" die wijder is dan de wijde ter hoogte van de berghouten is door schrijvers na hem klakkeloos overgenomen. Zij noteerden: "Bij sommige was de bodem zeer breed, zodat het schip daar wijder was dan op het berghout" (Crone, Ned. jachten, binnenschepen en vissersvaartuigen, 1926); ook: "zodat de bodem breder was dan ter hoogte van het berghout" (Maritieme Encyclopedie, 1973, V, blz. 300); en: "... die het schip op zijn berghout smaller maakten dan op het vlak ..." (E.W. Petrejus, Scheepsmodellen, 1964). Maar goed, allen bedoelen te zeggen, dat sommige poonschepen ter hoogte van de berghouten naar binnen vallen, zoals we ook aan ons model opgemeten hebben. Het invallen der berghouten is dus niet iets specifiek voor visschuiten. Wel menen we te kunnen stellen, dat de visschuiten met uitzonderlijk zware berghouten uitgerust waren. Dat is aan het model van de "Johannes Cornelis 1804" en op vele tekeningen te zien.



O n d e r w a t e r v o r m. Voor de onderwaterscheepsvorm zijn we uitsluitend aangewezen op het model van de "Johannes Cornelis 1804". We vonden daar een bodem met geringe tilling, waarvan het vlakke gedeelte ongeveer 60% van de scheepsbreedte is. De

kimmen zijn kort en sterk gebogen; de licht gebogen zijkanten van de huid zijn ter plaatse van de grootste scheepsbreedte weer sterker gerond. De hierdoor ontstane bolle dwarsdoorsnede zet zich over de gehele scheeps lengte voort. Het vlak is voor en achter hoog opgetrokken. De onderwatervorm van de stevens vinden we alleen aan het model van de "Johannes Cornelis 1804"; de bovenwatervormen zijn ook door enkele kunstenaars vastgelegd (Van Beest, Van den Blijk, Schouman).

D e k i n d e l i n g. De deking van de visschuiten wordt bepaald door zijn functie als vangst- en verwerkingschip. Hierdoor ontstaat een indeling die typerend voor het schip is: zo worden ze alleen op bunschepen gevonden. De voornaamste elementen zijn: de blokroosters die op de buntrog liggen met de vier daaromheen gegroepeerde toegangs- luikenhoofden naar de bundeken, de ingangskap naar het logies, de luikhoofden naar voor- en achterpiek. Op de grote schepen is er nog een extra luikhoofd boven het achter- ruim. Verder een verticaal spil (kaapstand) op het achterdek (alleen bij de grote schepen). Op de 42'-48'-schepen ligt op het voorschip een horizontaal spil (braadspil).

Reconstructietekeningen en modellen

De "Jonge Neeltje" en "Jonge Marinus"

Ter ondersteuning van reconstructieplannen zijn twee schepen, van verschillende grootte en tuigage, volledig uitgetekend. Wij kozen uit de beschikbare gegevens een in 1752 gebouwde scholschuit-visschuit, die wij een bezaantuig gaven. Wij noemden deze bezaanvisschuit "Jonge Neeltje". Het tweede schip is de gaffelvisschuit "Jonge Marinus", gebouwd omstreeks 1800.

De hoofdafmetingen van de "Jonge Neeltje" zijn:

lengte over de stevens	12,353 m = 43'-7"
grootste breedte op binnenkant huid	4,583 m = 16'-2"
holte tussen het dek en het vlak (op) hoofdspant in buntrog	1,673 m = 5'-10"

De hoofdafmetingen van de "Jonge Marinus" zijn:

lengte over de stevens	19,045 m = 76'-3"
grootste breedte op binnenkant huid	6,254 m = 22'-1"
holte (als boven)	2,573 m = 9'-1"

N.B. De breedtemaat in de verkoopbrieven wordt omschreven als "wijd op zijn uitwatering", een wat moeilijk te plaatsen maat, die wij nu als "grootste breedte op binnenkant huid" hanteren.

Onderzoeksrapport en reconstructiemodellen

Met behulp van de reeds genoemde bronnen (vooral de twaalf inventarislijsten) en enkele boeken over scheepsbouwkunde en takelage 15) in het algemeen, hebben wij getracht alle onderdelen van de scheepsconstructie en tuigage op de juiste wijze te tekenen. In het eerder geciteerde rapport worden in negentien hoofdstukken de scheepsconstructies en scheepsonderdelen en in dertien hoofdstukken het "hoe" en "waarom" van de tuigage beschreven. Zo lezen wij daar over de volgende onderwerpen: constructie, plaats buntrog, zwaardhaakklampen en mast, toegangskap, spillen, betingbalk, boeisel, stevens, roer, zwaarden, ankers, indeling sloopshol, bemanningslogies, bun, huid en spanten, wegering, kombuischoorsteen, pompen, vierriemsbunbootje, kompas huis, tuigage, mast, kluifhout, gaffels, zeilboom, zeilen (algemeen), gaffelzeil, bezaan- zeil, stagfok, kluivers, briefok, druilzeil en topzeil. Het resultaat is verwerkt in de volgende elf tekeningen:

Reconstructiemodel gaffelvisschuit "Jonge Marinus":

- algemeen plan
- lijnenplan
- gaffelzeil en stagfok
- kluiffok en briefok
- druilzeil en topzeil
- vierriemsbunbootje

Reconstructiemodel bezaanvisschuit "Jonge Neeltje":

- algemeen plan
- lijnenplan
- tuigplan

Reconstructiemodel visschuiten:

- grootspanten
- tuigplannen

Behalve laatstgenoemde tuigplannen (schaal 1 : 50) zijn alle tekeningen op schaal 1 : 20 uitgewerkt; verkleinde afdrucken van enkele tekeningen zijn hierbij gevoegd. Daarnaast zijn ten behoeve van modelbouwers nog een groot aantal detailtekeningen gereed gemaakt voor publicatie in het maandblad "De Modelbouwer". Op de tekeningen van de lijnen- plannen staan ook aanduidingen die uitsluitend voor de modelbouwer bestemd zijn. Tekeningen op schaal 1 : 20 en verkleinde tekeningen op schaal 1 : 40 met de bouwbe- schrijving van de modellen zullen te zijner tijd bij het tekeningenarchief van de Neder- landse Vereniging van Modelbouwers verkrijgbaar zijn. Zomer 1975 is schrijver dezes gestart met de bouw van een model van de "Jonge Neeltje" op schaal 1 : 20. Najaar 1975 is door de heer M.C. van Ravensbergen te Voorschoten een begin gemaakt met de bouw van de "Jonge Marinus", eveneens op schaal 1 : 20. Beide modelbouwers werken van de reconstructietekeningen. Blijkt hierbij dat de getekende constructies niet juist zijn of dat latere studies andere oplossingen waarschijnlijker maken, dan zullen die wijzigingen nog in de tekeningen worden verwerkt, voordat ze in "De Modelbouwer" gepubliceerd worden.

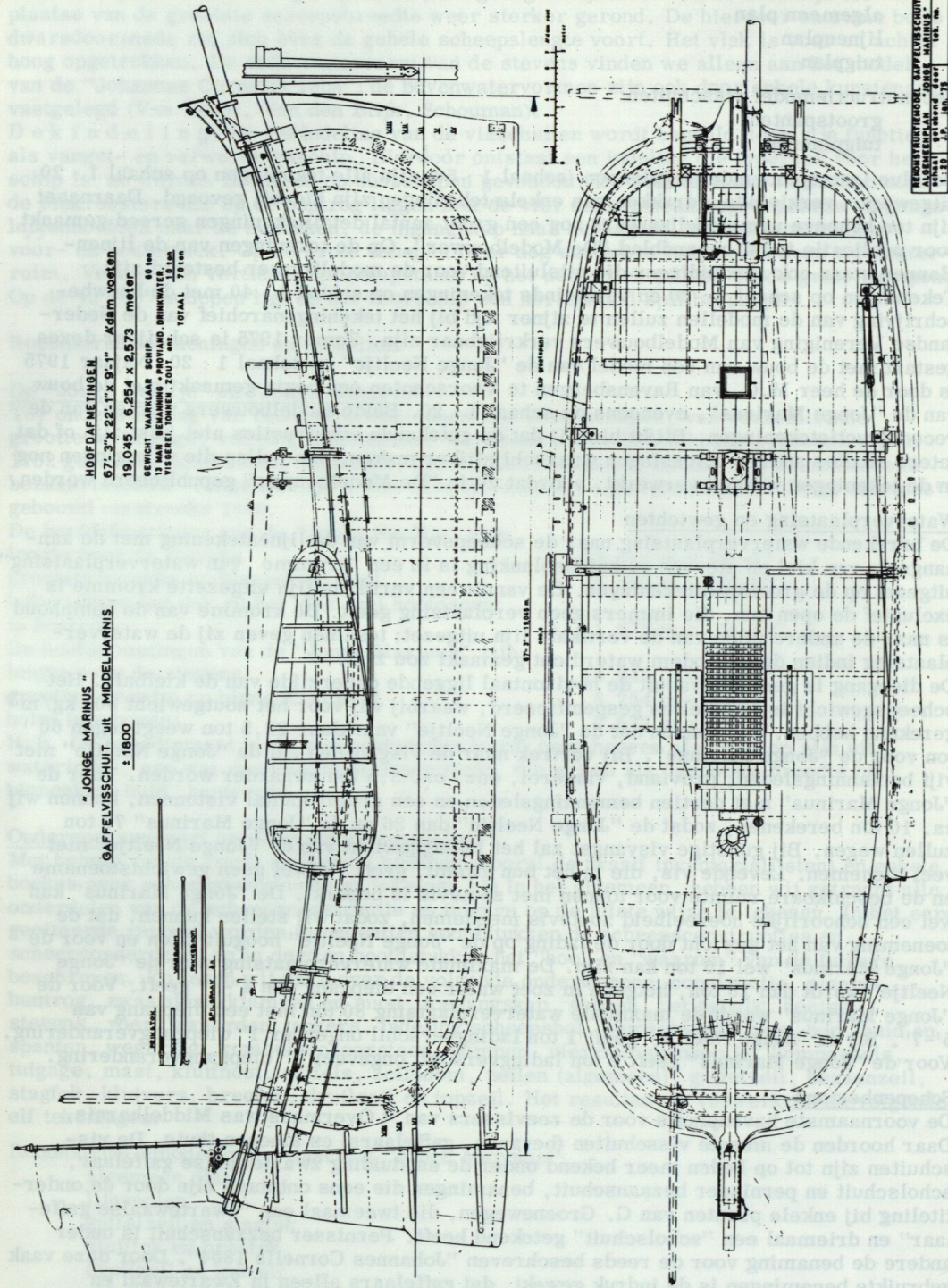
Waterverplaatsing en gewichten

De berekende waterverplaatsing naar de scheepsvorm van de lijnentekening met de aan- hangsels van kiel en stevens en huidbeplanking is in een "kromme van waterverplaatsing" uitgezet op de grootspanttekeningen. De vanuit een verticale lijn uitgezette kromme is exclusief de open bun, die immers geen verplaatsing geeft. De kromme van de buninhoud is naar de andere zijde van de verticale lijn uitgezet; tesamen geven zij de waterver- plaatsing indien de bunbodem waterdicht gemaakt zou zijn.

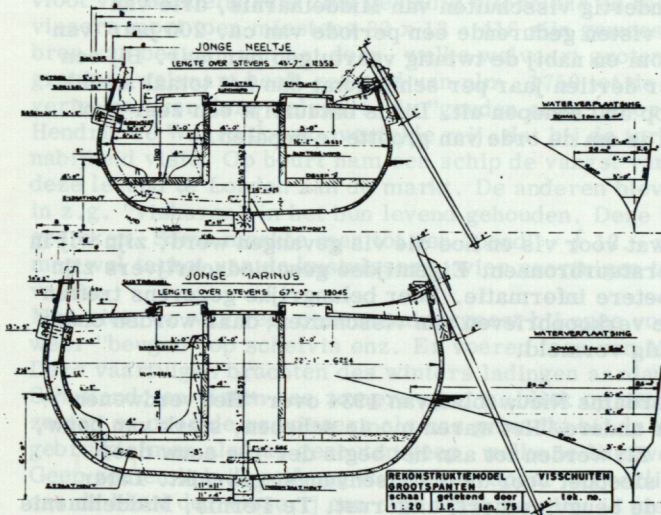
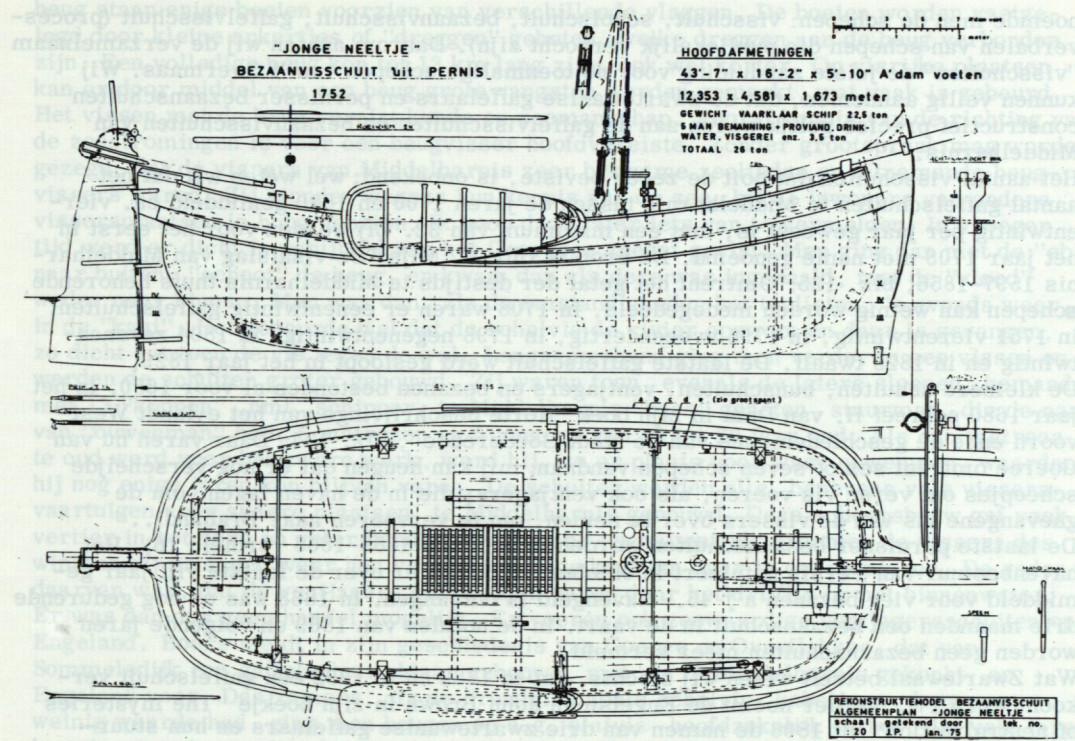
De diepgang is gemeten vanuit de horizontaal liggende onderzijde van de kielbalk. Het scheepsgewicht is in tabellen gespecificeerd, waarbij wij voor het houtgewicht 800 kg/m³ gerekend hebben. Wij vonden dat de "Jonge Neeltje" vaarklaar 22,5 ton weegt tegen 60 ton voor de "Jonge Marinus". Bij vertrek naar de visgronden zal de "Jonge Neeltje" met vijf bemanningsleden, proviand, visgerei, enz. ca. 3,5 ton zwaarder worden. Voor de "Jonge Marinus" met dertien bemanningsleden en een groter aantal vistonnen, kunnen wij ca. 10 ton berekenen, zodat de "Jonge Neeltje" dan 26 en de "Jonge Marinus" 70 ton zullen wegen. Bij gunstige visvangst zal het ladinggewicht van de "Jonge Neeltje" niet veel toenemen. Levende vis, die in het bun zwemt, geeft vrijwel geen gewichtstoename en de beschikbare ruimte voor tonnen met zoutevis is beperkt. De "Jonge Marinus" kan wel een behoorlijke hoeveelheid zoutevis meenemen, zodat wij stellen kunnen, dat de toeneming van het gewicht door de lading op de "Jonge Neeltje" hooguit 2 ton en voor de "Jonge Marinus" wel 10 ton kan zijn. De maximale waterverplaatsing voor de "Jonge Neeltje" wordt dan 28 ton, hetgeen in zoet water een diepgang van 4'-4" geeft. Voor de "Jonge Marinus" wordt de maximale waterverplaatsing 80 ton met een diepgang van 5'-7". Bij de "Jonge Neeltje" geeft 1 ton ladingverschil ongeveer 1" diepgangverandering. Voor de "Jonge Marinus" geeft 2 ton ladingverschil ongeveer 1" diepgangverandering.

Schepenbestand

De voornaamste havenplaats voor de zeevissers van 't Overmaas was Middelharnis. Daar hoorden de meeste visschuiten (bezanen, gaffelaars) en sloepen thuis. De vis- schuiten zijn tot op heden meer bekend onder de aanduiding zwartewaalse gaffelaar, scholschuit en pernisser bezaanschuit, benamingen die eens ontstaan zijn door de onder- titeling bij enkele prenten van G. Groenewegen, die tweemaal een "zwartewaalse gaffe- laar" en driemaal een "scholschuit" getekend heeft. Pernisser bezaanschuit is onder andere de benaming voor de reeds beschreven "Johannes Cornelis 1804". Door deze vaak gebruikte benamingen is de indruk gewekt, dat gaffelaars alleen in Zwartewaal en bezaanschuiten alleen in Pernis gevonden werden. Wij menen dat het "Zwartewaal" en "Pernis" toegevoegd werd ter onderscheiding van het veel grotere aantal gaffelschuiten en bezaanschuiten die Middelharnis als thuishaven hadden. Tussen de jaren 1750 en 1808



"JONGE MARINUS"
GAFFELVISSCHUIT uit MIDDELHARNIS
± 1800



noemde men de schepen: visschuit, scholschuit, bezaanvisschuit, gaffelvisschuit (procesverbalen van schepen die publiekelijk verkocht zijn). Daarom achten wij de verzamelnaam "visschuiten" de juiste aanduiding voor de toenmalige schepen van 't Overmaas. Wij kunnen veilig aannemen, dat de zwartewaalse gaffelaars en pernisser bezaanschuiten constructief precies gelijk waren aan de gaffelvisschuiten en bezaanvisschuiten van Middelharnis.

Het aantal visschuiten dat ooit de zeeën beviste, is onbekend; wel weten wij dat het aantal gaffelschuiten te Middelharnis tussen de jaren 1700 en 1820 gemiddeld ca. vierentwintig per jaar geweest is, met een maximum van 32. Zij worden voor het eerst in het jaar 1708 met name genoemd. De bron is Ulbo J. Mijs "De visafslag van Middelharnis 1597-1856, blz. 125: "Omtrent het getal der destijds te Middelharnis thuis behorende schepen kan weinig worden medegedeeld. In 1708 waren er eenentwintig gaffelschuiten; in 1751 vierentwintig, in 1795 tweendertig, in 1798 negenentwintig, in 1804 zevenentwintig en in 1823 twaalf. De laatste gaffelschuit werd gesloopt in het jaar 1829.

De kleinere schuiten, bunschuiten, ventjagers en bezanen bestonden al vóór 1680. In het jaar 1680 schreef H. van Dam in zijn boek "Korte beschrijvinge van het eylandt Westvoorn ende de geschiedenissen van de stad Goedereede", blz. 134: "Daar varen nu van Goeree omtrent ses of seven schepen vandaan: mij kan heugen dat er nog verscheijde scheepjes om verse vis voeren, als ook ventjagers, die in de haven lagen, om de ghevangene vis van de vissers over te nemen, om te vervoeren naar Brabant. ."

De laatste pernisser bezaanschuiten worden in de jaren 1858-1868 vermeld (16). Het havenbestuur van Pernis notuleert in oktober 1863, dat er over de laatste vijf jaar gemiddeld voor vier bezanen à f 45.- havengeld is ontvangen. In 1868 was er nog gedurende drie maanden een bezaanschuit in de vaart. In de notulen van 1869 en volgende jaren worden geen bezaanschuiten meer vermeld.

Wat Zwartewaal betreft weten wij slechts, dat in 1782 en in 1792 een gaffelschuit verkocht werd (17). Verder noemt de Engelsman John Brown in zijn boekje "The mysteries of neutralization" uit 1806 de namen van drie zwartewaalse gaffelaars en hun stuurlieden (18).

Resumerend kunnen wij zeggen, dat het maximale aantal visschuiten in één visseizoen ongeveer veertig geweest is: tweendertig visschuiten van Middelharnis, drie van Zwartewaal en vijf van Pernis. Zij visten gedurende een periode van ca. 200 jaar (van vóór 1680 tot 1868) met gemiddeld om en nabij de twintig vaartuigen per jaar. Bij een gemiddelde levensduur van ongeveer dertien jaar per schip komt dan het totaal aantal visschuiten dat ooit gebouwd werd op 300 schepen uit. Dit is natuurlijk een zeer grof benaderd aantal, dat alleen bedoeld is om de orde van grootte te bepalen.

Vistechnieken

Voor het onderzoek naar de vraag wat voor vis en hoe die vis gevangen werd, zijn wij in de eerste plaats aangewezen op literatuurbronnen. Eigentijdse geschiedschrijvers zijn erg vaag; latere schrijvers geven betere informatie. Zeer belangrijke gegevens treffen we aan in de inventarislijsten bij de verkoopbrieven van visschuiten; daar worden onder andere ook onderdelen van het vistuig vermeld.

Beschrijving H. de Korte

J. Verheul Dzn schreef in het Rotterdams Nieuwsblad van 1934 over "Het verdwenen visscherijbedrijf van Pernis" onder andere: "Het waren mooie schepen, sterk van bouw, voorzien van zwaarden en van bun. Zij werden tot aan het begin der 19e eeuw door middel van een dwarskuil, kor- en sleepnet voor de platvischvangst gebruikt. Later werden zij meer speciaal ook voor de beugvisscherij uitgerust. Te Pernis, Middelharnis en Zwartewaal kwamen zij hoofdzakelijk voor ...".

De uitvoerigste beschrijving vonden wij bij H. de Korte. Hij schreef in 1947 in "Eilanden Nieuws" de reeds eerder genoemde vervolgserie "Iets over de visserij van Middelharnis". Daar vinden wij in aflevering 1, 2 en 3: "Het vistuig dat de Middelharnissers het meest gebruikten was de beug. Hier zou veel over te schrijven zijn, maar ik zal er alleen dit van melden, dat een beug bestaat uit z.g. hoekwant. Een beug is een lange lijn bezet met korte dwarslijntjes welke zijn voorzien van z.g. vishaken. Aan deze haken wordt aas geslagen. De beug geaasd zijnde wordt zo veel mogelijk in een rechte lijn op de zeebodem uitgezet. Dit uitzetten wordt "de beug schieten" geheten. Op deze

beug staan enige boeien voorzien van verschillende vlaggen. De boeien worden vastgelegd door kleine ankertjes of "dreggen" geheten, welke dreggen aan de beug verbonden zijn. Een volledige beug kon tot 13 km lang zijn, ook wel korter. Op visrijke plaatsen kan er door middel van een beug grote vangsten worden gemaakt, wat vaak is gebeurd. Het vissen met de beug vereist kunde en zeemanschap. Vooral kennis van de richting van de zeestromingen is voor een beugvisser hoofdvereiste. Zonder grootspraak mag worden gezegd, dat de vissers van Middelharnis zeer bekwame zeelieden en uitnemende beugvissers waren. Zij stonden wegens hun kennis van de zee, bij de inwoners van andere vissersplaatsen in hoog aanzien. Ik hoop daar later iets van te vermelden. In vroeger tijd werd er dicht in nabijheid van het Goereese zeegat gevist. Men ging dan met de "eb" naar buiten, "schoot" de beug, en kwam dan als deze was ingehaald, met de "vloed" weder naar binnen. Men was dan, als de omstandigheden het toelieten, 's avonds weer in de "kaai". Het gebeurde wel dat de schelvis de rivier opzwoom en daar is gevangen, zo dicht zat toen de vis tegen de wal. Langzamerhand ging men verder in zee vissen en werden de schuiten groter gebouwd. Zij waren toen, evenals de latere sloepen, bemand met 13 "koppen", nml. schipper, te Middelharnis "baes" geheten, stuurman, die de naam van "ouwenman" had, 6 matrozen en 5 jongens van 12 tot 20 jaar oud. Als een matroos te oud werd voor het zware werk, werd hij, zo er plaats voor was, ouwenman, waardoor hij nog enige jaren kon blijven varen. De schuiten werden alle, benevens vele vissersvaartuigen voor andere plaatsen, te Middelharnis gebouwd. Deze scheepsbouw gaf veel vertier in het dorp en veler handen werk. In de "schuittijd" brachten de vissers des winters bij vriezende weer hun vaartuigen in de kaai om daar te overwinteren. De reden daarvan was, dat de ventjagers niet konden varen door het drijfjies op het binnenwater. Er was dan dus geen handel mogelijk. Er voeren ook zeewaardige ventjagersschuiten op Engeland. Boers meldt in zijn geschiedenis van Goeree en Overflakkee, dat van Sommelsdijk een gaffelschuit aldaar gebouwd, met vis te Middelharnis gekocht, op Engeland voer. Des zomers, als de "rondvis" zoals schelvis, kabeljauw, leng enz. weinig waarde had, ging men beugen op z.g. platvis, hoofdzakelijk tarbot, die vele jaren lang in grote hoeveelheid was te vangen, vooral voor Texel, Vlieland en Terschelling. Men viste daarop van April tot September. Deze "tarbotsteelt" was zo lonend, dat de vloot van Middelharnis zich gestadig uitbreidde en toe nam tot 32 vaartuigen. Het aantal vissers moet toen minstens 32 x 13 = 416 zijn geweest. De visserij was toen de hoofdbron van bestaan van het dorp, welks welvaart grotendeels afhing van de visserij. De grootste welvaart heeft geduurd van plm. 1750 tot de "Fransen" tijd. Veel heb ik horen vertellen over deze welvaart, de "gouden eeuw" voor Middelharnis. Mijn grootvader, Hendrik de Waard Johsz, vertelde mij, dat bij de tarbotsteelt de vloot dicht in elkaars nabijheid viste. Op beurt nam één schip de vangst van de andere schepen over, en bracht deze levend te Londen aan de markt. De anderen bleven dan doorvissen. De tarbot werd in z.g. "viskaren" in het bun levend gehouden. Deze "karen" werden onder het bundek gestoken. Soms maakte men tot een "pond" = f 12.- voor een grote tarbot. Ook kocht men wel tarbot van de kustvissers, wier vaartuigen te klein waren om naar Engeland te varen.

Men ziet, er was veel ondernemingsgeest bij onze voorvaderen. In September ging men weer "beugen" op schelvis enz. Er voeren toen van Middelharnis z.g. aardappelschuiten. Deze vaartuigen brachten des winters ladingen aardappels en uien naar Engeland en Schotland, en visten des zomers op z.g. blik op het Haringvliet. Deze blik werd ingezouten en door de zeevissers als aas gebruikt bij de schelvisvangst. Voor de tarbotvangst gebruikte men als aas gezouten geep, welke te Nieuwediep werd gekocht en ingezouten. Geep zouten heb ik zelf nog wel helpen doen. Zo verliep jaar op jaar, totdat de Fransen aan de bloei der visserij een eind maakten. Het is niet te beschrijven wat de vissers toen te verduren hadden. Dan mochten zij niet uitvaren, dan werden hun schepen gevorderd enz. Het is te begrijpen, dat dit grote ontevredenheid teweeg bracht. Ook de Engelsen deden de vissers veel overlast aan, door vaartuigen op te brengen naar Engelse havens. De reden hiervan, dat zoveel vissersschepen naar Engeland werden opgebracht, was, dat op bevel van Napoleon de Fransen een grote vloot transportvaartuigen aan het verzamelen waren. Deze vloot moest dienen om een groot landingsleger, samengetrokken aan de Franse kanaalkust, over te brengen naar Engeland. Hollandse vissersplaatsen moesten een deel hunner vaartuigen beschikbaar stellen, dus ook Middelharnis. Voor onze kust kruisten Engelse oorlogsvaartuigen, die ieder Hollands

VISTUIG I

BRIEF NO	SLEEPNETVISSERIJ										KUILNETVISSERIJ																		
	TONG KORDE	ROGGE KORDE	BASTAARDKORDE	DIVERSE KORDE	SCHOLKORDE	SCHOLNET	STAFBOOM	KORDE (voor Kordeboom)	KORDEHOOFDEN	KORDESPREKKELS	SCHOLTOEG	GARNAATS KORDE	"	BOMEN	HOOFDEN	SPEELLIJN	SPREKKELS	ANKERKUIL	"	SPREKKELS	HOUTIEN	STAARTLIJN	STAARTHAAK	STAALBOOM	PAKBOOM	STOLPBOOM	LAAFNET (BEUGEL)	SCHIEPNET (BEUGEL)	
1				10	9	2	1	2 ^p	2											1									
2			9			2	1	1 ^p	2	2	2	1 ^p	5	2	5												2	2	
7	5	3	3	3	2	2 ^p	1 ^p	2	1	2	2		5	2	X	5	1										1	5	
11	1		6	1	3	2	2 ^p	2 ^p	1	1	1				1	4												3	
12	1				5	3	2	2 ^p	1	1	1				1	3	1											1	2
13	1	2	2	3	2	2 ^p		2	1				3		3													4	
14			7			2	2 ^p	2	1	1			6	1	1	5												2	
15									2	2	2 ^p	1 ^p			1 ^p	4												4	
16									1	1			2	1 ^p							1 ^p	2	2	1					
17									1	2	1 ^p				1	2 ^p	4			1							X	X	
18									1	2	2 ^p				2	2	4											2	2
19									1			1			1	1 ^p	4												2

▼ BRIEF 11-ZWARE SCHOLHOOFDEN, 12-ZWAAR OMTRENT 40 POND, 13-TESAMEN ZWAAR 108 POND.
* MET ZIJN TOEBEHOREN.

VISTUIG II

BRIEF NO	HOEKWANT- EN DRIJNETVISSERIJ																											
	DRAAPLOOD	KOLLOOD	LJNEN met of zonder stiel	BAKKEN (WANT)	BENNEN	AASBAKKEN (TON)	PRIKKENBAK	KORVEN	HOUWERS	STELLING	REEP	SPEERREEP	RJLIJN	GEEST MET ROL	TARBOTKAAR	SNJLUIK	KIKKERLUIK	JONEN-LUIK	GODIEN	BAAK-WANTONNEN	DREGGEN	KOGEL	KROMME HAAK	ZOUTONNEN	HARINGTONNEN			
1																	1											
2																	5	6	6	1	3							
7																	7	6	6	2	2	1						
11																	5	5	3	1		1						
12																	5	5	1	2								
13																	5	5	5	4								
14																	5	5	5	2		1						
15	4	4			2	1	50	5	2	1	1	2	1	2	1	2	1	11	8	10	4	1	11	104				
16	2		261	19	2	1				2							7	17	9									
17			2	0	8	12		1									8	6	10		1							
18	2		3x78	25	X		1						1			9	6	8		3								
19			14	15													6	5	5									

ONDER „DREGGEN" STAAN OOK GENOTEERD: WANTDREGGEN, WATERDREGGEN, SMAKDREGGEN, SLEEPDREGGEN, KOGELWANTDREGGEN.
* WAARVAN 111 LJNEN WIJ D WANT.
▼ MET 2 LUIKEN EN BORDJES.

vaartuig, geschikt voor troepenvervoer, trachten te bemachtigen en oprachten naar Engeland. Onze vissers zaten dus tussen twee vuren en konden hun bedrijf niet uitoefenen dan met groot gevaar hun schuit te verliezen. Vele vaartuigen gingen op deze manier verloren, en de vloot werd voortdurend kleiner. De vroegere welvaart maakte plaats voor grote armoede en werkloosheid..."

Gegevens uit verkoopbrieven

De in de verkoopbrieven genoemde investarisstukken zijn in tabellen ondergebracht. De rangschikking is onze keus. Bij enkele, ons onbekende aanduidingen, is ze wellicht niet correct; mogelijk behoren bepaalde stukken in andere volgorde of in andere tabellen te staan. Wij maakten voor de vistuigen tabellen betreffende de hoekwant- en drijfnetvisserij, de sleepnetvisserij en de kuilnetvisserij. De brieven nos. 1 t/m 14 behoren bij de kleine schepen van 42' tot 48' lengte, de brieven 15 t/m 19 bij de grote schepen van 65' tot 68' lengte. Het kor(de)vistuig voor de sleepnetvisserij op platvis komen wij alleen op de kleine schepen tegen. Het kor(de)vistuig voor de garnalen(garnaats)vangst en het kuilvistuig was bij alle schepen aan boord. Het hoekwantvistuig komt op de kleine schepen nauwelijks voor. Beuglijnen met toebehoren, prikkenbak en aasbakken vinden we alleen op de grote schepen. Een van de grote schepen (no.15) was ook uitgerust voor de drijfnetvisserij op haring. Het volgens de inventarislijsten aanwezige hoekwantvistuig bevestigt het relaas van H. de Korte. Niet alleen de rondvisbeug met prikkenbak, ook de tarbotbeug met tarbotkaar en aasbakken (tonnen) voor de gezouten geep (?) is bij de grote schepen aan boord.

De (dwars)kuil- en kor- of sleepnetvisserij worden door Verheul gememoreerd. Hoe die vistuigen er uitzagen, vermeldt hij niet. Wij hebben getracht met behulp van andere schrijvers een beeld van zulk tuig samen te stellen (19). Het resultaat is omschreven in het eerder genoemde onderzoeksrapport en vastgelegd in een tweetal tekeningen "sleepnetvistuig ± 1740-1810" en "ankerkuilvistuig ± 1740-1810". Uitvoerig omschreven, met schetsen toegelichte informatie over de hoekwantvisserij vonden wij bij H.F.R. Hubrecht en A. Hoogendijk (Jz. 20). De door hen beschreven materialen en tuigafmetingen komen zeer goed overeen met de inventarisstukken. Resumerend kunnen we stellen dat onze gaffelvischuiten met een kabeljauwbeugvistuig uitgerust waren, bestaande uit twaalf bakken want à dertien lijnen, elk ca. 46 vadem lang, bezet met in totaal ongeveer 3600 hoeken. Het aantal jonen is twee per bak d.i. zeven voor de gehele beuglengte. Alzo dienen we onze "Jonge Marinus" minstens zeven jonen aan dek te geven. Het is niet duidelijk hoe de situatie op de bezaanvischuiten was. Uit de inventarislijsten weten wij, dat zij minstens vijf jonen met baaklijnen en goeien aan boord hadden; over lijnen, bakken want of prikkenbak zijn wij niet geïnformeerd. Mogelijk werd met deze schepen alleen de dagvisserij op schelvis, dicht onder de kust, bedreven. Brachten de vissers het geaasde vistuig daarvoor van huis mee?

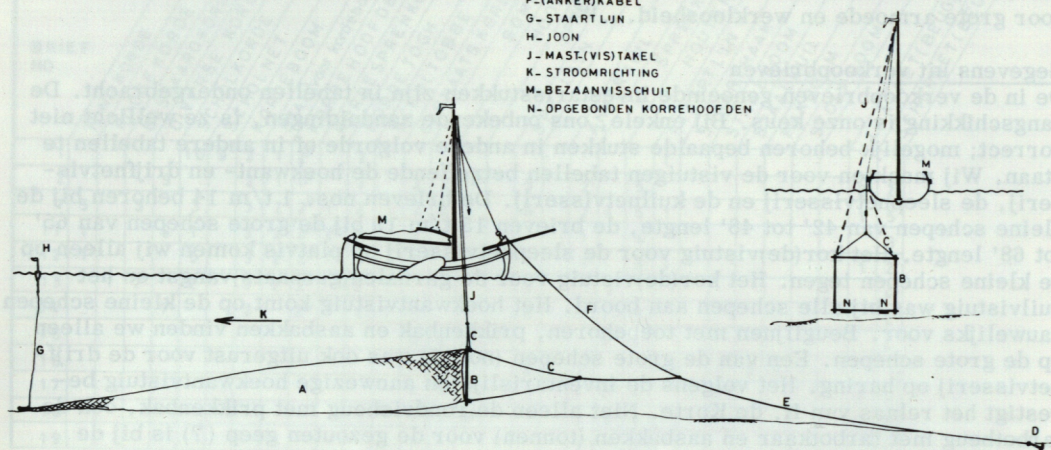
Kol en traap

Tot de hoekwantvisserij behoort ook het vissen met enkele vislijnen, die vanaf het schip overboord hangen. In onze inventarislijsten worden enkele maal "kolloden" (brief 15 en 18) en "draaploden" (brief 15 en 16) genoemd. Het "kol"-vistuig (van hennep) bestaat uit een "kollijn" van 45 tot 120 vaam lang, waaraan een "kollood" van 3,5 kg hangt (21). Aan dit lood zit een vislijntje van 1,5 à 3 meter lengte met een door een loden visje verzwaarde "kolhoek", die van aas voorzien wordt. De kollijn hangt over de verschansing tot op de zeebodem en wordt door de visser regelmatig op en neer bewogen. De "draap" ("traap" in de latere literatuur, en te Middelharnis "droep" genoemd) is eveneens een henneplijn van 1 cm doorsnede en hoogstens 120 vaam lang (22). Aan het andere einde hangt een "draaplood" van 4½ kg. Dicht bij het lood zijn in de traaplijn 2 of meer "traapstokjes" (houtjes gesneden uit hoepels) bevestigd, waaraan vislijntjes van 2 tot 3 vaam lengte, voorzien van een geaasde "traaphoek", vastgemaakt worden. Het kolvistuig werd in de zomer gebruikt om kabeljauw te vissen, waarbij het schip met behulp van een "waterzeil" (drijfanker) vrijwel stil ligt. Het aas bestond uit van de schelp ontdane mossels. Deze mossels werden levend in netten in de bun bewaard (23). Het traapvistuig werd tijdens de (thuis)vaart overboord gehangen en zweefde daardoor op een zekere hoogte door het water. Men ving er makreel, knorhaan, wijting of andere kleine rondvis, die hoog zwemt, mee (24). Wij menen dat onze visschuiten slechts zelden met het kol-

ANKERKUILNETVISTUIG

± 1740 - 1810

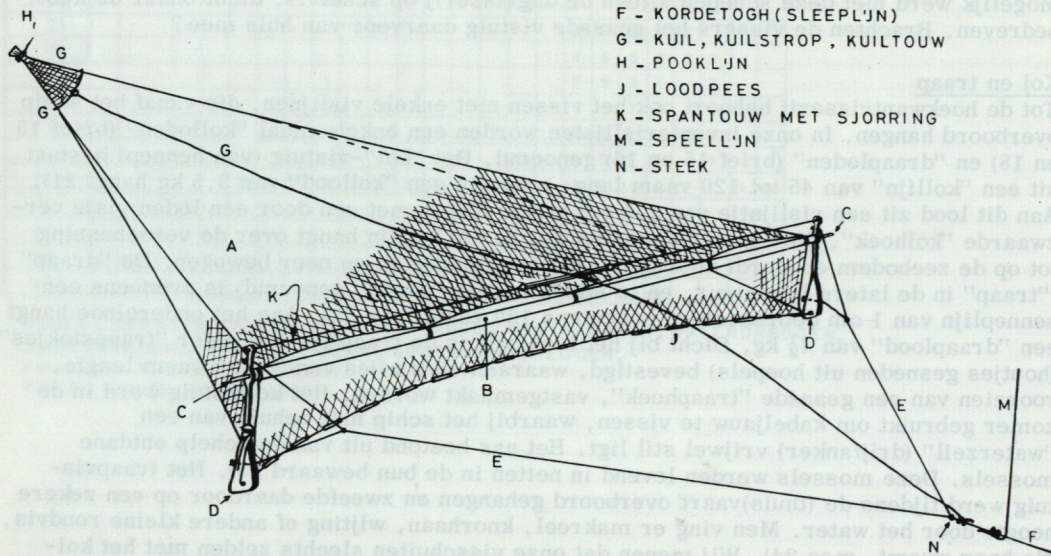
- A - (ANKER)KUIL (NET)
- B - (ANKER)KUILHOUTEN (STANDERS, LEGGERS)
- C - (ANKER)KUILSPRENKELS
- D - (SCHEEPS)ANKER
- E - (ZWARE)ANKER KABEL
- F - (ANKER)KABEL
- G - STAART LUN
- H - JOON
- J - MAST (VIS) TAKEL
- K - STROOMRICHTING
- M - BEZAANVISSCHUIT
- N - OPGEBONDEN KORREHOOFDEN



SLEEPNETVISTUIG

± 1740 - 1810

- A - TONGKORDE, ROGGEKORDE, SCHOLKORDE
GARNAATS (GARNAAL) KORDE, BASTAARD
- B - KORDEBOOM
- C - KORDE STAF
- D - KORDEHOOFD
- E - KORDE SPRENKELS
- F - KORDETOGH (SLEEPLIJN)
- G - KUIL, KUILSTROP, KUILTOUW
- H - POOKLUN
- J - LOODPEES
- K - SPANTOUW MET SJORRING
- M - SPEELLIJN
- N - STEEK



en traapvistuig gewerkt hebben. Mogelijk werd er door sommige vissers van de gaffelvischuiten (met hun grotere bemanning) in de "stille uren" ten eigen bate mee gevist.

Noten

- 1) Katalogus "Schepen van 't Overmaas; bezanen, gaffelaars, hoekers en sloepen", expositie over de zeevisserij van Pernis, Zwartewaal en Middelharnis, Vlaardingen, 1974.
- 2) J. Ploeg, "Visschuiten van 't Overmaas"; onderzoeksrapport, Vlaardingen, 1975 (verder te citeren als "Rapport Ploeg"), bijlage I
- 3) G.C.E. Crone, Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen. Amsterdam, 1926, blz. 248
- 4) Rapport Ploeg, bijlage II
- 5) Het archiefonderzoek werd verricht door Th. Fruithof en Dr. J.P. van de Voort, het rangschikken en verwerken van de feitelijke gegevens door Th. Fruithof en J. Ploeg
- 6) Rapport Ploeg, bijlage III
- 7) Eigendom van de heer M.A. Kipp te Hilversum; Rapport Ploeg, bijlage IV
- 8) Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum" te Amsterdam; Rapport Ploeg, bijlage IV
- 9) Wij menen dat de aan I. Schouman toegeschreven aquarel een visschuit voorstelt en niet een rinkelaar zoals onder deze aquarel geschreven is; Rapport Ploeg, bijlage IV
- 10) Rapport Ploeg, bijlage V
- 11) Rapport Ploeg, bijlage II
- 12) Rapport Ploeg, bijlage II
- 13) W.K. Versteeg, Scheepsmodellen 1700-1900, Amsterdam, 1947
- 14) Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum", Amsterdam, nr. A 149, III D h 7, tekening van I. Schouman (1801-1878) van de romp van een gaffelaar (51 x 41,5 cm); Museum Mr. Simon van Gijn, Dordrecht, nr. 83-7855, tekening van F.J. van den Blijk (1806-1876) van twee rompen van een gaffelaar (54,5 x 42 cm)
- 15) J. van Beylen, Bouwbeschrijving van een Zeeuwse visserman: de Tholense hoogaars (De Modelbouwer, 1962, nr. 10-12); idem, Een botter; bouwbeschrijving voor het model van een vissersschip van de Zuiderzee (De modelbouwer, 1970, blz. 505-509 en 574-576); F. Bly, Onze zeilvischsloepen; beschrijving der zeilvischsloepen in gebruik te Oostende, te Blankenberge en in De Panne (3e verm. uitg., Antwerpen, 1920); L. Hoogendam, De Neder Lantse Bouw Konst opengesteld, handschrift, de periode 1696 tot 1743 bestrijkend, aanwezig in het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum"; E. van Konijnenburg. De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong (Brussel, 1907); F.N. van Loon, Handleiding tot den burgerlijke scheepsbouw (Leeuwarden, 1838); N.T.A. Molenaar, Katwijkse bomschuit (De Modelbouwer 1973-1974); J.C. Pilaar, Handleiding tot de kennis van het tuig, de masten, zeilen, enz. van het schip (derde druk, aanmerkelijk verbeterd, vermeerderd en geheel omgewerkt door G.P.J. Mossel; Amsterdam, 1858); P.J.V.M. Sopers, Schepen die voorbijgaan (Amsterdam, 1947); N. Witsen, Architectura navalis et regimen nauticum, ofte Aeloude en hedendaagsche scheepsbouw en bestier (Amsterdam, 1690); C. van Yk, De Nederlandsche scheepsbouw-kunst open gesteld (Delft, 1697).
- 16) Gemeente-archief Rotterdam, archief Pernis, nr. 1209
- 17) Algemeen Rijksarchief, Rechterlijke archieven Zuid-Holland, Zwartewaal nr. 10 en 19
- 18) John Brown, The mysteries of neutralization (London, 1806) blz. 139-141
- 19) Voor sleepnetten: H.C. Redeke, De Noordzeevisscherij (Amsterdam, 1935); H.F.R. Hubrecht, Onze zeevisscherijen (Eigen Haard 1875, blz. 142); G. Groenewegen, Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche schepen (Rotterdam, 1789) plaat D 12; F. Bly, Onze zeilvischsloepen, a.w.; voor kuilnetten: J. de Veen, De visserij met ankerkuilen (Visserij-Nieuws 1955, no. 1); P.P.C. Hoek en C.J. Bottemanne, Rapport over ankerkuil- en staalboomenvisserij op het Hollandsch Diep en Haringvliet (Leiden, 1888); F. Bly, Onze zeilvischsloepen, a.w.

- 20) H. F. R. Hubrecht, a.w.; A. Hoogendijk Jz, De grootvisserij op de Noordzee (Haarlem, 1893)
- 21) F. Bly, a.w., blz. 93-94
- 22) Idem, blz. 93-97
- 23) H. de Korte, Iets over de visscherij, a.w., afl. 4-5
- 24) F. Bly, a.w., blz. 97

Sociale aktie in het zeevisserijbedrijf 1890 - 1940

Dr. J. P. van de Voort

Inleiding

Onder de titel "Een sociale zaak" werd op 13 januari 1976 in het Visserijmuseum te Vlaardingen een expositie geopend over de sociale aspecten van het nederlandse zeevisserijbedrijf in de jaren 1890 - 1940, met nadruk op de opkomst en ontwikkeling van de vakbeweging. Een expositie over zulk een onderwerp is zeldzaam in maritieme musea. Het voorbereidende literatuuronderzoek had slechts tot doel een globaal overzicht te vormen. Het heeft veel literatuur materiaal opgeleverd, meer dan in de expositie verwerkt kon worden. Er was geen gelegenheid de verschillende onderzoeksrapporten, bijvoorbeeld over het leven aan boord (ook koopvaardij), nader te analyseren. Het gevonden materiaal was niet homogeen, zodat bepaalde vragen nog geen antwoord vonden. De organisatiegraad van zeevissers en ambachtslieden in het zeevisserijbedrijf bijvoorbeeld kon niet worden vastgesteld; de statistische bronnen maken voor ons doel onvoldoende onderscheid tussen zeelieden en zeevissers, houtbewerkers en kuipers enz. Het hierna volgende is grotendeels ontleend aan de expositiegids die het Visserijmuseum ter begeleiding van de tentoonstelling heeft uitgegeven, met hier en daar enige aanvullingen.

Berusting (tot 1890)

Eeuwenlang voeren de vissers "op hoop van zegen". Ook voeren zij "op deel". Zij ontvingen een vast percentage van de besomming, van de opbrengst van de verkochte vis. De hoogte van de besomming werd bepaald door de grootte van de vangst en door de prijzen op de afslag. Noch het een, noch het ander was te voorspellen. Zelden was de vangst groot en tegelijk de prijzen hoog. Omstreeks 1830 verdiende een Vlaardingse matroos tijdens de haringteelt f 7.- per week, in 1893 f 8.- 1). Daarnaast genoot hij nog enig loon in natura zoals de voeding aan boord en een zoodje vis na de reis. Tussen 1820 en 1870 stegen de levensmiddelenprijzen met minstens 50%. Gaf de vissersarbeid wisselvallige, lage inkomsten, die arbeid zelf werd voortdurend bedreigd. Visserij immers was seizoenbedrijf. Na afloop van de haringteelt vond menig visser geen werk in de wintervisserij. Deze tak van visserij was in de 19e eeuw niet rendabel en ging, ondanks pogingen tot verbetering van rederskant, steeds verder achteruit. Het betekende voor vele vissers werkloosheid van december tot april, wanneer de beugvisserij ter zoute aanving. Zo leefden zij voortdurend op de rand van het bestaansminimum. Hun kinderen moesten al vroeg naar zee "voor de kost" om zo het kroostrijke gezin te ontlasten.

De zeevisserij kende talrijke nevenbedrijven: sloopstimmerlieden, blokmakers, zeilmakers en touwslagers, hoek- en sneumakers, nettenboetsters en taanders, droge en natte kuipers, mandenmakers en kistenmakers, visrokers, zoutdragers en walpersoneel van rederijen. Al deze bedrijven ondervonden rechtstreeks het wel en wee van de zeevisserij. De ambachtslieden werkten tegen stukloon of weekloon. De inkomsten varieerden naargelang bekwaamheid en arbeidstijd 2). De droge kuipers verdienden in 1893 en ook nog in 1908 f 9.- tot f 16.- per week met hun stukloon. De natte kuipers verdienden aanzienlijk meer. Behalve het kuipersvak moesten zij ook nog haring kunnen sorteren. De volwassen natte kuipers in de haringpakkerij konden f 12.- tot zelfs f 40.- per week halen. Ze werkten dan wel, tijdens grote haringaanvoer, 90 tot 110 uur per week. Een werktijd van 12 tot 16 uur per dag was in alle bedrijven normaal 3). Nachtarbeid in de haringpakkerij was geen uitzondering. Ook veel kinderen verrichtten arbeid in de kuiperijen; in 1907 bestond het personeel in de Vlaardingse kuiperijen voor 12% uit kinderen beneden 14 jaar. Bij de sloopstimmerlieden varieerde het weekloon naargelang het seizoen: in 1893 f 15.- in de zomermaanden en f 8.50 in de overige maanden van het jaar 2). Ook voor de ambachtslieden, met name de kuipers, dreigde voortdurend werkloosheid 4). In de "natte kuiperij", de haringpakkerij, werden veel hogere stuklonen betaald dan in de "droge kuiperij", waar nieuwe haringtonnen vervaar-