



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Tjalken, smakken en koffen

Loomeijer, F.R.

Citation

Loomeijer, F. R. (1979). Tjalken, smakken en koffen. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 38, 5-18. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305568>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305568>

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

BIJDRAGEN

Tjalken, smakken en koffen.

F.R. Loomeyer.

In de maritieme geschiedenis van Nederland zijn kleinschalige bedrijven zoals in binnenvaart tot op heden vrijwel onbestudeerd gebleven. Ook ten opzichte van de kustvaart en de visserij is er van een overmatige belangstelling nooit sprake geweest. Beide laatste onderwerpen zijn weliswaar enige keren onderwerp van studie geweest, maar dan meestal met meer nadruk op de betekenis voor de nationale economie dan met aandacht voor de betreffende bedrijfstak zelf. Dit heeft tot gevolg gehad dat over het dagelijks reilen en zeilen van de visserij, de kustvaart en laat staan over de binnenvaart, erg weinig bekend is. Op vragen als: wat voor schepen gebruikte men, wat voor afmetingen hadden zij, hoe werden ze geëxploiteerd, etc. zal men in de bestaande literatuur nauwelijks een bevredigend antwoord vinden. Enerzijds is dit een gevolg van het feit, dat men altijd meer aandacht gehad heeft voor die zaken waarin ons kleine land groot was, zoals de vaart op de koloniën en de oorlogsvoering ter zee. Anderzijds was en is, de ontoegankelijkheid van het onderwerp een enorme rem om dieper te graven dan enkele voorgangers reeds hadden gedaan.

Als wij ons beperken tot de kustvaart en de binnenvaart, dan zien wij dat de afgelopen drie eeuwen slechts een handjevol boeken hebben opgeleverd waarin de schepen waarmee deze vaart uitgevoerd werd, aandacht krijgen. Aan het eind van de zeventiende eeuw waren het Nicolaes Witsen en Cornelis van Yk die een beschrijving gaven van de in de Nederlanden voorkomende scheepstypen. Pas in de negentiende eeuw kregen zij een opvolger in de persoon van Van Loon, die een aantal inheemse schepen beschreef en er zijn commentaar op gaf. Enkele kunstenaars zoals Nooms, Groenewegen en Le Comte zorgden er, ieder in hun tijd, voor dat wij nu beschikken over prenten van de meest uiteenlopende schepen. De namen van deze auteurs vindt men terug in de bronvermeldingen van alle literatuur op scheepshistorisch gebied van de laatste tientallen jaren. Helaas zijn zij zelden aangevuld met archiefnummers, blijken van nieuw onderzoek.

Het is dan ook niet verwonderlijk, dat er zich een aantal meningen heeft gevormd over diverse zaken welke moderne auteurs steeds weer van elkaar overschrijven, zonder dat er ooit systematisch onderzoek naar gedaan is. Systematisch onderzoek is op het gebied van de kustvaart- en vooral de binnenvaartsgeschiedenis ook een heel groot woord. Immers, waar moet men beginnen met het onderzoek? Zowel de afbakening van het onderwerp als het vinden van bronnenmateriaal leveren grote moeilijkheden op. In de praktijk is mij gebleken, dat het laatste de bepaling van het onderwerp sterk kan beïnvloeden. Is er in de zeevaart al naar gelang de periode die men bekijkt meer of minder sprake van een systematische registratie van schepen, bemanning, bestemming en herkomst, in de binnenvaart staat vrijwel niets op papier. Men zal zijn gegevens moeten putten uit notariële archieven waarin aanbestedingscontracten van te bouwen schepen voorkomen, waarin zich verkoopacten en scheepverklaringen bevinden. Maar met deze wetenschap is men nog niet veel verder. Welk archief is zo geordend dat degene met belangstelling voor de scheepvaart na enig gebruikelijk zoekwerk aan de slag kan? In veel gevallen blijft het bij het zoeken naar gegevens zonder ze te vinden. Ongetwijfeld is dit een belangrijke reden waarom er door zowel beroeps- als amateurhistorici vrijwel geen aandacht is besteed aan de geschiedenis van de binnenvaart.

Een van die zaken waarover nog weinig duidelijkheid bestaat, is de herkomst en de ontwikkeling van de op de binnen- en kustwateren gebruikte scheepstypen. Op zoek naar gegevens omtrent de geschiedenis van één van deze scheepstypen, de tjalk, stuitte ik op materiaal waardoor mijn onderzoek een andere wending kreeg. Uit de literatuur is bekend dat er voor het eerst sprake is van tjalken in het eind van de zeventiende eeuw. Dit berust op een vermelding van de tjalk in de tweede druk van Witsen's Aeloude en hedendaegsche

scheepsbouw en bestier van 1690 en op een archiefstuk uit 1673 1). Aangezien de gegevens omtrent tjalken uit die tijd zo fragmentarisch zijn dat het vinden ervan op louter toeval berust heb ik mij gericht op de ontwikkeling van dit scheepstype in de achttiende en negentiende eeuw. Hierbij ont kwam ik er niet aan om aandacht te besteden aan andere typen dan de tjalk om een vergelijking mogelijk te maken. Met name keek ik naar materiaal over koffen en smakken, twee veel voorkomende scheepstypen in die tijd en nauw verwant aan de tjalk. Althans dat leert de literatuur ons. In diverse archieven heb ik gezocht naar bruikbare gegevens in notariële acten, maar het meeste materiaal verkreeg ik door het napluizen van scheepsadvertenties in achttiende- eeuwse kranten. Hieruit kwam een beeld naar voren, dat slechts gedeeltelijk overeenstemt met hetgeen ik uit de literatuur gekregen heb. Dit heeft ertoe geleid dat dit verhaal niet slechts de ontwikkeling van de tjalk tot onderwerp heeft, maar dat het evenzeer ingaat op de geschiedenis van de smak en het kofschip. Alhoewel ik uitdrukkelijk moet stellen dat het hier gaat om een fragmentarisch onderzoek dat geenszins de pretentie heeft het laatste woord te zijn over tjalken, smakken en koffen, lijkt mij dat de gegevens die ik gevonden heb dit artikel rechtvaardigen.

1. tjalken, smakken en koffen in de literatuur

de tjalk

Alhoewel de tjalk vanouds het meest bekende en meest verspreide binnenschip was in ons land, vraagt juist dit scheepstype de meest uitgebreide beschrijving. Allereerst moet opgemerkt worden dat, wanneer men spreekt van 'de tjalk', men een hele groep nauw aan elkaar verwante typen in één woord samenvat. Deze schepen vertonen alle een aantal overeenkomstige kenmerken. Het zijn vrij vlakke schepen, gebouwd om lading te dragen, die in het voor- en achterschip sterke ronde vormen hebben. De basisvorm van het dek is, zoals bij alle binnen- vrachtschepen, een rechthoek. De voorsteven is meer of minder gekromd, terwijl de achtersteven recht is. Aan deze steven is het roer bevestigd dat door middel van een helmstok bediend wordt. Aan weerskanten van het schip hangen zwaarden om het tegen afdrijven te behoeden. Dit is wel een zeer algemene omschrijving. Zij gaat op voor een groot aantal oud-Nederlandse schepen. Hierdoor is men al snel geneigd om deze schepen allemaal maar tjalk te noemen. Dit, omdat een dergelijk scheepstype van die naam in onze tijd nog steeds voorkomt. De naam tjalk komt ons dus zeer bekend voor. Maar hoe noemden de mensen uit de zeventiende eeuw deze scheepjes, die zo vaak zijn afgebeeld als decor op zeegezichten en haventaferelen?

De naam tjalk werd in die tijd nog zeker niet algemeen gebruikt. De meest voorkomende benaming voor kleinere schepen was in die dagen het woord schuyt. Al naar gelang het gebruik sprak men van 'steygerschuyt', 'brouwersschuyt', 'waterschuyt', 'zoutschuyt' of 'trekschuyt'. Alhoewel er auteurs zijn die er van uitgaan dat men het woord schuyt, schuit of schuite moet beschouwen als een type-aanduiding, lijkt mij dit een zeer algemeen begrip. Ook de diverse voor-voegsels zeggen naar mijn idee meer over het gebruik dan over de vorm van het schip 2).

De twee standaardwerken uit de zeventiende eeuw die ons inlichten over de vorm en de bouw van de in die tijd gebruikte schepen zijn N. Witsen's Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier (eerste druk, Amsterdam, 1671) en De Nederlandsche scheepsbouw-konst open gestelt van Cornelis van Yk uit 1697. In 1690 verscheen een tweede druk van Witsen's boek onder de titel Architectura navalis et regimen nauticum ofte Aeloude enz. Witsen noemt in zijn boeken een groot aantal schepen en uit zijn beschrijvingen kan men opmaken, dat de diversiteit in benaming niet altijd wil zeggen, dat men ook met wezenlijk verschillende typen schepen te maken heeft. Het is in de Architectura Navalis dat er voor het eerst in de literatuur sprake is van de tjalk. Opvallend hierbij is dat Witsen de tjalk noemt samen met een aantal andere vrachtschepen die behalve de binnenwateren ook de zee bevaren. In tegenstelling tot een groep schepen die 'meest alle onbequaam om in open zee te loopen, doordien niet genoeg opgeboeit, en te zwaar van hout zijn gemaakt', gaat hij verder 'Doch de Vlaamsche pleiten, tjalken, evers, arben, krayers en snaauwen, schoon binnenlandtsvaarders zijn,

begeven zich dikmaal, al of maar drie eters voeren, over zee. Het zijn lange en platte schepen, met luiken overdekt, nevens welke wederzijds een voetgang komt; zij voeren smakzeils, die de gemeene in lengte overtreffen' 3). Meer informatie over de tjalk geeft Witsen niet. Lezen wij echter hoofdstuk dertien, 'Binnelandtsvaarders. Schepen van ongemeene gestalte', dan zien wij een aantal schepen beschreven welke sterk aan de tjalk doen denken. Het meest opvallend hierbij is de afbeelding op bladzijde 171 (eerste druk) van 'Wijd of overseesz veerschip' (afb. 1). In deze tekening herkent men direkt een aantal kenmerken die karakteristiek zijn voor de ons bekende tjalk: kromme voorsteven, rechte achtersteven met aangehangen roer, een rond voor- en achterschip en een dekindeling welke gelijk is aan die van de nog in de twintigste eeuw gebouwde binnenschepen. Het boeisel is in het achterschip niet zo sterk gebogen als de huid onder het berghout. Dit heeft tot gevolg dat er een hek of statie ontstaat waardoor het helmhout steekt. De dwarsdoorsnede ter hoogte van het grootspant laat zien dat het wijdschip een platgeboomd schip was 4). De kielbalk is smal en aanzienlijk dikker dan de vlakdelen en loopt over de gehele lengte van het vlak door. Dit heeft Van Beylen ertoe bewogen het wijdschip een kielschip te noemen 5). Naar mijn idee is dit misplaatst. Een kielschip is een op kiel gebouwd schip; dat wil zeggen, een constructie waarbij de huid niet haaks op de kiel aansluit. Veel oud- Nederlandse schepen hebben een plat vlak. Hierbij is dikwijls de kielbalk, of ook wel kielgang genaamd, de middelste gang van het vlak, meer of minder dik dan de ernaast liggende delen. Om naar gelang van de kielgang te spreken van een platbodem of een kielschip lijkt mij onjuist en verwarrend. In de bij de tekening behorende tekst spreekt Witsen van een 'wijdschip, overzeesz turfschip, veerschip of lastvoerder'. Hierin vinden wij een aanwijzing over de afmetingen van het schip en tevens over het gebruik ervan. Een andere naam die doorgaans in één adem met het wijdschip genoemd wordt is smalschip. Behalve dat Witsen er de aandacht op vestigt dat dit schip een breed roer heeft, noodzakelijk vanwege de geringe diepgang, maakt hij ons niet veel wijzer. Echter uit diverse opmerkingen van Witsen en Van Yk mogen wij aannemen, dat het smalschip in uiterlijk niet veel verschilde van het wijdschip. Het wijdschip was groter dan het smalschip en in verhouding breder.

In de tijd van Witsen en Van Yk stonden de maten van deze schepen in verband met de afmetingen van de stadssluis van Gouda. Deze sluis had een doorvaart- wijde van 4,68 meter (= 16 voet 4 duim Amsterdams) en smalschepen waren zo gemaakt dat zij door de stad Gouda konden varen. Wijdschepen daarentegen niet. Zowel Witsen als Van Yk geven maten van deze schepen. Witsen geeft als voorbeeld een wijdschip met een lengte van 70 voet (19,81 m), een wijde van 20 voet (5,66 m) en een holte van 8 voet 2 duim (2,31 m). Vergeleken met de moderne tjalk uit de twintigste eeuw een tamelijk kort, breed en hol schip. Zijn smalschip heeft de maten 60 x 16 x 7 voet (16,98 x 4,53 x 1,98 m). Van Yk geeft de maten van een 'smalschip ofte wijtschip'. Dit is verwarrend maar lengte en breedte komen overeen met het smalschip van Witsen, de holte daarentegen niet. De afmetingen zijn: 15'8'' x 4 voet (16,41 x 4,44 x 1,13 m) 6). Wanneer wij ons nu de opmerking van Witsen herinneren, dat het smalschip een ondiep vaartuig was en daarom een breed roer nodig had, zijn de maten die hij opgeeft enigszins merkwaardig. Zijn smalschip heeft een holte van 7 voet (1,98 m). Op een lengte van 60 voet is dit geenszins ondiep. Het begrip holte is echter voor meer dan één uitleg vatbaar. Veelal werd de holte gemeten van de onderkant van het dek tot de bovenkant van de kielbalk, op de meest holle plaats van het schip, doorgaans even voor de mast. Ook kwam het voor, dat men de maat nam van de onderkant van het berghout tot de onderkant van de kiel. Naast deze twee methoden waren er nog meer mogelijkheden. Soms vermeldde men hoe men de holte mat, maar helaas doen Witsen en Van Yk dat niet.

Enig houvast bieden de gegevens omtrent een wijdschip dat de scheepstimmerlieden Willem en Dirk Martsz. Heus op het Realene-land te Amsterdam in 1671 bouwden voor Gilles Michielzoon Boon, veerschipper van Amsterdam op Deventer. Dit schip was over de stevens 69 voet (19,53 m) lang, 'wijd over zijn barckhout' 17½ voet (4,81 m) en 'hol van de onderkant van het barckhout tot de onderkant van de kiel' 5½ voet (1,41 m) 7). Vergeleken met de 7 voet holte van Witsen's smalschip lijkt dit ondiep, maar vergeleken met ons bekende maten van vrachtschepen uit latere eeuwen lijkt het wel aannemelijk. Om konklusies te verbinden aan

een vergelijking tussen een handjevol ons nauwelijks bekende schepen zijn deze gegevens echter volledig ontoereikend. Zo is het ook met de vele andere schepen die Witsen in zijn boek beschrijft. Enkele, zoals de damlooper en een bepaald model kaag, hebben eveneens kenmerken die sterk doen denken aan de ons bekende tjalken. Ik laat deze schepen buiten beschouwing omdat ik er voor dit verhaal te weinig concrete gegevens van heb.

Het smal- en wijdschip kunnen wij beschouwen als tjalkachtigen uit de zeventiende eeuw. Deze schepen kwamen niet alleen in Holland voor. Winsemius noemt in zijn geschiedenis van Friesland uit 1622 het smalschip samen met het 'carweel' in de beschrijving van Harlingen 8). In hoeverre het woord smalschip als type-aanduiding gebruikt wordt, is niet duidelijk. Nog onduidelijker is het wanneer wij in de achttiende eeuw het smalschip weer zien opduiken in het noorden van het land. In advertenties in de Opregte Groninger Courant is er een paar keer sprake van een smalschip dat te koop wordt aangeboden. In twee gevallen worden deze smalschepen gebruikt als beurtschip van respectievelijk Groningen en Leeuwarden op Amsterdam. Van het Groninger beurtschip is niets anders bekend dan dat het geheel compleet, 'met boot, zeyl en treyl en opgoed' werd aangeboden in 1781. Het Leeuwarder schip was gebouwd in 1764 en had een lengte over de stevens van 61 Friese voeten (17,26 m) en een breedte van 14½ voet (4,10 m). Alhoewel het wat betreft het vaargebied van het schip niet noodzakelijk was, zou dit smalschip door de Goudse sluis hebben kunnen varen. Anders was dat met het smalschip van de weduwe Claas Smidt die in 1745 haar schip te koop aan bood. Deze was 76 Friese voeten lang (21,51 m) en 17½ voet (4,95 m) wijd over het berghout. Het is aannemelijk dat dit schip, met misschien vele andere, smalschip genoemd werd ter onderscheiding van bredere soortgenoten. Uit de soms onduidelijke teksten van Witsen en Van Yk krijgt men de indruk dat de mensen zich toendertijd niet erg druk maakten over de benaming van de diverse schepen.

Maar terug naar de tjalk. In de achttiende eeuw werd deze term steeds vaker gebruikt ter aanduiding van binnenschepen en kleine kustvaarders. In 1789 publiceerde G. Groenewegen zijn *Verscheide soorten van Hollandse schepen*. Hierin wordt de tjalk een paar maal afgebeeld. De prent van de Friese turftjalk toont een schip, dat niet veel verschilt met de twintigste-eeuwse turftjalken. De meest opvallende verschillen vindt men in de tuigage. In plaats van het gaffeltuig voerden de tjalken uit die dagen veelal een spriettuig. Wijd- en smalschepen komen bij Groenewegen niet meer voor. Daarentegen zien wij een aantal schepen die zonder meer tot de tjalkenfamilie gerekend kunnen worden. Ik bedoel hier de damlooper, het gaffelschip, de poon, het Brabants beurtschip, de kraak en de smak (afb.2). Enkele van deze zijn hekschepen. De Friese turftjalk echter is een plat dekschip, dus zonder roef en zonder hek. Bij Van Loon vinden wij niet alleen een beschrijving van de tjalk maar ook een lijnenplan 9). Zowel de door hem getekende tjalk als de Zuidhollandsche gaffel-tjalk (afb.3) zijn hekschepen. Het zijn beide vlakgaande schepen, volgens Van Loon uitsluitend gebouwd en zeer geschikt voor het vervoer van grote hoeveelheden lading zoals turf, hout en graan, over smalle en ondiepe wateren. Het spriettuig was in de eerste helft van de negentiende eeuw nog volop in gebruik. Van Loon pleit herhaaldelijk voor het bezaantuig. Dit behoeft enige uitleg. Zowel het spriet- als het gaffeltuig is zeer zwaar te bedienen. In de achttiende en negentiende eeuw werd het grootzeil meestal gevoerd aan een staande gaffel of spriet. Deze rondhouten waren niet strijkbaar onder de vaart. Hierdoor had men onder alle weersomstandigheden veel gewicht boven in de mast. Vooral met zeegang kon dit gevaarlijk zijn. Het zeil minderen onder de vaart geschiedde door het onderste kleed van het zeil, bonnet genaamd, af te nemen. Bij schepen die de binnenwateren bevoeren had dit zekere voordelen. Bij een deklust hoefde men slechts weinig aan het tuig te veranderen om toch door te kunnen zeilen. Op groter water was het extra zeil bijzetten des te moeilijker. Om deze redenen hield Van Loon zijn pleidooi voor het zogenaamde 'vallende bezaantuig', dat wil zeggen, een tuig waarbij het grootzeil gevoerd werd aan een strijkbare lichte gaffel 10).

Niet alleen de zeilvoering had de aandacht van Van Loon. Ook over de rompvorm had hij zijn ideeën. Hij vond de tjalken zoals zij in zijn tijd gebouwd werden te goedkoop gemaakt. Hierdoor kon de scheepsbouwer niet die aandacht aan een schip besteden die voor het

verkrijgen van goede zeileigenschappen vereist was. In zijn visie waren de tjalken te veel rechthoekige dozen. In het voor- en achterschip zouden zij veel ronder en geveegder gebouwd moeten worden. Van Loon had met zijn kritiek gelijk. Vrachtschepen werden (en worden) echter gemaakt om er lading mee te vervoeren en de meest goedkope vorm met de meeste inhoud is die van de rechthoekige bak. Bij het bouwen van een schip bestaat er altijd een spanning tussen drie zaken: de kostprijs, de laadcapaciteit en de vaareigenschappen. Ook in de tijd van Van Loon wogen de eerste twee in vele gevallen het zwaarst.

Wanneer men de lijnentekening van Van Loon bekijkt, dan kan men zeggen dat de tjalk in de eerste helft van de negentiende eeuw zijn vorm gekregen heeft die hij tot in onze tijd zou behouden. Uiteraard ging de techniek verder, zodat er in de tuigage en de constructie veranderingen plaats vonden, maar wat betreft de rompvorm en de indeling van het schip veranderden er geen wezenlijke zaken.

Smakken en koffen

Het woord smak kwamen wij reeds tegen bij Nicolaes Witsen. In zijn beschrijving van de tjalk noemt hij de smakzeilen waarmee deze schepen getuigd waren. Smakzeil was een andere en in de zeventiende eeuw veel gebruikte uitdrukking voor sprietzeil. Van enig verband tussen het woord smak en een bepaald scheepstype is bij Witsen en Van Yk geen sprake. Nemen wij een sprong van zo'n honderdvijfendertig jaar, dan zoeken wij bij Van Loon ook tevergeefs naar de smak. Was de smak dan een scheepstype dat uitsluitend in de achttiende eeuw voorkwam? Of moeten wij het meer zoeken in de benaming, in het woord smak, dat juist in die eeuw in gebruik was 11). Om hier een antwoord op te vinden zullen wij eerst het uiterlijk van de smak nader moeten bezien. Groenewegen geeft drie afbeeldingen van de smak (o.a. afb.2). Op twee daarvan zien wij een fors schip dat alle kenmerken heeft van de ons reeds bekende tjalk. Het derde exemplaar heeft het bijschrift 'Smakje of tyalk met een ferry-tuig'. Dit schip is duidelijk kleiner dan de twee eerder genoemde en heeft een andere tuigage. De grote smakken zijn tweemasters met aan de grote mast een fok, twee of drie kluivers, twee razeilen en een grootzeil aan een lange staande gaffel. Op het achterschip staat de kleine bezaanmast, ook wel druilmast genoemd. Zoals het onderschrift al aangeeft, heeft de kleine smak een ferry-tuig. Dit is een variatie op het spriettuig, het smakzeil. Ook dit schip heeft een druilmastje. Het meest in het oog springende kenmerk van de romp is het hek op het achterschip. Als wij deze schepen een naam moesten geven volgens onze twintigste-eeuwse terminologie, dan zouden wij spreken van een forse hektjalk. Naar zeventiende-eeuwse begrippen zou de smak thuishoren in de groep van het wijdschip, de damlooper en de kaag.

Dat Van Loon de smak niet noemt, wil niet zeggen dat dit schip in het begin van de negentiende eeuw niet meer voorkwam. Le Comte beschrijft in zijn *Afbeeldingen van schepen en vaartuigen uit 1831* de smak wél 12). Het waren zeegaande schepen die hun vaargebied hadden van de Oostzee tot Portugal, maar die ook het Wad en de binnenwateren van Groningen en Friesland bevoeren. Hun grootte varieerde van 70 tot 140 ton (m³). De meeste smakken hadden zwaarden, maar Le Comte spreekt ook van kimkielen die de functie van het zwaard overnamen. Le Comte noemt de smak 'de zuster der koffen'. Inderdaad, wanneer men afbeeldingen van Le Comte en Groenewegen van kofschepen vergelijkt met die van smakken, dan valt de gelijkenis direkt op. Er is echter ook een groot aantal verschillen, zowel in de tuigage als in de rompvorm. Bijvoorbeeld, waar de smak een druilmastje direkt voor de kop van het roer had, stond bij de kof de bezaanmast voor de helmstok en was dientengevolge het bezaanzeil groter. Het achterschip was boven de waterlijn geheel rond gebouwd zodat er geen hek was. De helmstok kon vrij draaien (zogenaamde 'draai-over-boord'). De kof was over het algemeen een forser schip dan de smak. Volgens Le Comte varieerde de grootte van 100 tot 300 ton.

Het belangrijkste verschil met de smak en de tot nu toe besproken tjalkachtigen zien wij in het onderwaterschip. Van Loon licht ons daar uitvoerig over in. Bij de nu volgende beschrijving moet wel bedacht worden dat het gaat om kofschepen zoals zij er rond 1830 - 1840 uitzagen of volgens Van Loon uit zouden moeten zien (afb.4). Het waren schepen met een vrij smal plat

vlak. De kielbalk liep over de gehele lengte van het vlak door en stak daar 2 tot 3 palm (= decimeter) onder uit. Zowel in de kop als in het achterschip was de kof onder water gepiekt. In tegenstelling tot de tjalk en de smak had de kof daar een zuiver S-spant. Van Loon schrijft, dat dit in vroeger tijden niet of veel minder het geval was. Ook de kiel was toen minder diep. Hierdoor hadden de achttiende- eeuwse koffen veelal zwaarden nodig. Alleen de grootste deden het zonder. Dit is in overeenstemming met de prenten van Groenewegen (afb. 5). Het kofschip zoals Van Loon dat beschrijft is nauwelijks meer een tjalkachtige te noemen. Boven water herkennen wij weliswaar de kromme voorsteven, de rechte achtersteven, het ronde voor- en achterschip enz., maar onder water wijkt het toch wel erg af. Een gepiekt achterschip kwam bij tjalkachtigen in de negentiende eeuw wel meer voor, maar de zeegaande kof van Van Loon, 120 last groot (240 ton), is toch een voorbeeld van een categorie schepen dat tot een eigen type is uitgegroeid.

Welk beeld schetst de literatuur uit onze tijd van de smak en de kof? Het meest recente handboek op dit gebied, De maritieme geschiedenis van Nederland (deel III, blz. 28) beschrijft de smak als een zeegaande hektjalk die in de achttiende eeuw uitgroeide tot een kustvaarder die zowel op de Oostzee als op Frankrijk en Portugal voer. De kof wordt samen met de galjoot genoemd als kustvaarder die in de eerste helft van de achttiende eeuw tot ontwikkeling kwam. Het is duidelijk dat deze informatie gebaseerd is op gegevens van Groenewegen, Le Comte en Van Loon. In het volgende hoofdstuk zullen wij zien in hoeverre het nu geschetste beeld overeenstemt met archiefgegevens over tjalken, smakken en koffen uit de achttiende eeuw.

2. met zeil en treil

Zoals uit het voorafgaande blijkt, zijn wij over tjalken, smakken en koffen minder volledig ingelicht wat betreft de achttiende eeuw. Immers, Witsen en Van Yk zijn de bronnen voor de late zeventiende eeuw en in de eerste helft van de negentiende eeuw zijn Van Loon en Le Comte onze informanten. Het gevolg hiervan is, dat de beschrijving van deze schepen dikwijls niet uitgebreider en concreter is dan de gegevens van deze schrijvers toelaten. Om over de vorm en de tuigage van de schepen meer te weten te komen, zijn er talrijke bronnen die ons kunnen inlichten. Onder de vele schilders en etsers die Nederland in de loop der eeuwen gekend heeft, zijn er veel die aan de waterkant hun onderwerpen zochten. Hun werk vormt een schat van informatie. In het kader van dit verhaal was het echter niet doenlijk om deze bron aan te boren. Slechts de specifieke scheepstekenaars Groenewegen en Le Comte kregen de aandacht. Om meer informatie te verkrijgen, met name over de afmetingen van de betreffende schepen in de achttiende eeuw, heb ik gezocht naar geschikt archiefmateriaal. Een bron die relatief veel gegevens bevatte, bleek de krant te zijn. In advertenties van ter verkoop aangeboden schepen bleken in vele gevallen de afmetingen van die schepen vermeld te zijn. Voornamelijk richtte ik mij op kranten uit Groningen en Friesland. In vergelijking met andere noordelijke kranten was het meeste materiaal te vinden in de Oprechte Groninger Courant. Tevens is dit de oudste krant van Groningen. Door het nalezen van vele jaargangen op scheepsadvertenties kreeg ik zowel een beeld van de in die tijd in Groningen te koop aangeboden schepen als een idee van hun afmetingen. In deze advertenties ging het steeds om schepen van één of twee eigenaars. Schepen die geëxploiteerd werden in een zogenaamde partenrederij, werden zelden in hun geheel verkocht. Talloos zijn de advertenties van 1/32 of 1/16 deel van een smak- of kofschip. In deze gevallen vermeldde men echter de naam van het schip, de tijd en de plaats van verkoping. Tot de standaardtekst van de scheepvaartadvertenties uit de achttiende eeuw behoorde de zin: 'met zeil en treil, anklers en touwen'. Dit gaf aan dat het schip volledig vaarklaar over te nemen was. In het hier volgende staatje staan de afmetingen van tjalken, smakken en koffen naast elkaar. Het is de lengte over de stevens die met elkaar vergeleken worden. Deze is omgerekend van Groninger, Friese en Amsterdamse voeten in meters 13). Het zijn uitsluitend gegevens uit de periode 1743 tot 1798 14).

lengte in meters	tjalken	smakken	koffen
10 - 12			x
12 - 14	x		xxx
14 - 16	x		xxx
16 - 18	xx	x	x
18 - 19	xxxx		x
19 - 20	xxxxx xxxx	x	
20 - 21	xxxxx xxxxx x	x	
21 - 22	xx	xxxxx x	
22 - 23		xxxxx xxxx	
23 - 24		xxxxx	
24 - 25		xxxxx	x
25 - 26			x
26 - 27			
27 - 28			x
totaal	30	28	12

Bij de tjalken zien wij dat de meest voorkomende lengte tussen de 19 en 22 meter ligt. De smakken, de zeegaande hektjalken, hebben over het algemeen een lengte tussen de 21 en 25 meter. Tot nu toe is dit een beeld wat te verwachten was op grond van de informatie uit het eerste hoofdstuk. Bij de kofschepen echter komen de verrassingen. Ten eerste: het aantal ter verkoop aangeboden kofschepen is beduidend kleiner dan het aantal tjalken en smakken. Natuurlijk kan dit te maken hebben met de reeds eerder besproken eigendomsvorm, maar van verkopen van parten van kofschepen is in de Groninger Courant niet vaker sprake dan van parten van bijvoorbeeld smakken en galjoten. Ten tweede: de twaalf koffen die met vermelding van hun afmetingen in de advertenties voorkwamen, zijn veel kleiner dan wij zouden verwachten. Immers, scheepjes met een lengte tussen tien en achttien meter kunnen wij moeilijk beschouwen als zeegaande vrachvaarders. Het blijkt dat de term kofschip niet alleen gebruikt werd voor de ons reeds bekende kustvaarders, maar dat een klein soort binnenschip ook als zodanig benoemd werd. Wij zullen eerst ingaan op deze kleine kofschepen.

Het blijkt dat op grond van de door mij gevonden gegevens geen sprake is van een ontwikkeling naar een groter kofschip in de loop van de achttiende eeuw. In alle decennia tussen 1743 en 1798 trof ik advertenties aan van kleine kofschepen. Zij werden te koop aangeboden als 'kofschip', 'kofschuite', 'klein kofschip', 'kofschipje' of 'kofke'. In een enkel geval gaf de tekst van de advertentie wat ruimere informatie. Zo weten wij dat het kofke dat Coert Lubbers in 1760 aanbood in de beurt op Dokkum voer. Dit schip was 16,94 m lang, 4,09 m breed en 1,25 m 'hol op zijn berkhouw'. Het kofke was gebouwd in 1756. Ook het kofschipje van Tamme Wierts, 11,09 m lang en 3,21 m breed, was een beurtschip. Het voer van Norden op Groningen 15). Als beurtschip was dit schip wel een zeer klein exemplaar.

Een van de meest interessante advertenties is die uit de krant van 5 januari 1781. Hierin biedt Joghchum Jans zijn 'tjalk of kofschip' te koop aan. Dit schip had de afmetingen 18,10 x 3,60 x 1,24 meter en had een 'eiken wegering, een klein Friesch roefje en ronde luiken' 16). Kortom, zowel van naam als van dekindeling een beurttjalkje. Opmerkelijk is het dan ook in de negentiende eeuw nog sprake is van deze kleine kofschepen. In het archief van een Rotterdamse notaris trof ik de beschrijving aan van een kofschip dat in 1870 voor fl 5200,- verkocht werd. Dit schip had de afmetingen 12,26 x 3,82 x 2,07 meter 17). Een kort maar zeer hol scheepje. In 1885 werd blijkens een bericht in de N.R.C. een kofschip van 68 ton als lichterschip naar Hamburg verkocht voor fl 4000,-. Al deze schepen hadden bij lange na niet die afmetingen waarvan Van Loon en Le Comte spreken. Hoe zagen deze kleine koffen eruit? Helaas ken ik geen afbeeldingen waarop deze schepen onder de naam kofschip staan afgebeeld, maar uit enkele opmerkingen in de advertentie teksten zijn wel enige voorzichtige

konklusies te trekken. In het vorige hoofdstuk hebben wij gezien dat de kof boven de waterlijn veel gelijkenis vertoont met de tjalk. Het grote verschil zit hem in het gepiekte voor- en achterschip onder water. Het ging in die beschrijving echter om de grote zeegaande koffen. Het lijkt mij aannemelijk dat de kleine kofschepen deze gepiekte vorm in veel mindere mate of zelfs helemaal niet hadden. Hun afmetingen maakten het mogelijk dat zij gebouwd werden op de kleinste werven in de provincie. Het is niet waarschijnlijk, dat men op deze werfjes al in de achttiende eeuw een vorm ontwikkeld had waar Van Loon rond 1830 nog voor pleiten moest om haar ingang te doen vinden op de grotere werven. Wat er dan overblijft voor beeld van het 'kofschipje' is dat van een kleine tjalk.

Dat het kleine kofschip niet veel verschild kan hebben van de toenmalige tjalk bleek ook al uit de benaming 'tjalk of kofschip' in de advertentie van Jogchum Jans. Een verschil tussen de tjalken en de bedoelde kofschepen is de relatief grotere holte van deze laatste. Een goede vergelijking vinden wij in een kofschip dat in 1753 in de krant stond en een 'tjalkschuitje' dat in 1796 te koop werd aangeboden (18). Beide schepen waren 12,76 m lang en 2,90 m breed. De kof had een holte van 1,16 m en de tjalk van 80 cm. In beide gevallen gemeten 'tot de bovenband van zijn uitwatering'. Mogelijk was het verschil in holte in zijn algemeenheid gesproken de reden om deze nauw aan elkaar verwante schepen anders te benoemen.

In de advertenties van de Groninger Courant en de Ommelander Courant kwam ik slechts drie maal een kofschip tegen dat de grootte van een kustvaarder had. De oudste daarvan, het 'koffeschip Dantumadeel', werd in 1766 te koop aangeboden en had de afmetingen 25,81 x 6,52 x 3,05 meter. Het kofschip 'Juffrouw Bouke' was gebouwd in 1765 en werd elf jaar later verkocht. Dit schip mat 84 rogge lasten (ca. 115 ton). Het grootste kofschip had een lengte over de stevens van 27,96 meter en was gebouwd in 1784. In 1796 stond het ter verkoop in de krant. Aan de afmetingen van de 'Dantumadeel' zien wij dat de grote kof een breed en diep schip was in vergelijking met de tjalken.

Over de constructie en de afmetingen van een dergelijk schip worden wij uitgebreid ingelicht door het contract tussen de opdrachtgevers Valk en Riganeau en de meesterscheepstimmerman Johannes Meijer te Amsterdam voor een nieuw te bouwen kofschip (19). Dit schip had een lengte over de stevens van 24,62 meter, een breedte over de berghouten van 6,29 meter en een holte, gemeten op zijn uitwatering, van 2,90 meter. Het zou opgeleverd moeten worden op 8 november 1760. Dit kofschip had zwaarden. De kielbalk was ruim 35 cm breed en een kleine 19 cm dik. Het vlak had een dikte van 7,8 cm. Met een kiel die slechts 11 cm onder het vlak uitstak was deze kof een echte platbodem. Over de vorm van het voorschip spreekt het contract niet maar het achterschip behoorde 'een gewrongen piek, wel voorzien van hout en laastelijk een loos kabelgat onder de kajuit' te zijn. Uit de beschrijving van romp en opbouw blijkt dat deze kof geheel past in het beeld dat Groenewegen, Le Comte en Van Loon er ons reeds van gaven.

Uit het feit dat er rond 1760 reeds sprake was van dergelijke grote kofschepen, naast de kleine binnenschepen van die naam, kan men konkluderen dat in de achttiende eeuw niet zozeer een ontwikkeling bestond van een klein- naar een groter kofschip, maar dat beide naast elkaar voorkwamen. Opvallend blijft het kleine aantal grote kofschepen, dat ik in de advertenties tegenkwam. Als de koffen dan niet de kustvaarders van Groningen waren, welke schepen waren dat dan wel? In dit verhaal heb ik de galjoten buiten beschouwing gelaten. Hier moet opgemerkt worden dat deze schepen een zeker aandeel hadden in de kustvaart. In de scheepsadvertenties kwamen zij echter zelden voor en indien dit het geval was, werd het schip in slechts een enkel geval in haar geheel aangeboden. Doorgaans waren het parten in een galjoetschip welke verkocht werden.

Dé kustvaarder in het Groningse gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw was het smakschip. Tegen drie zeegaande koffen kwam ik tweeënvijftig smakken in de advertenties tegen. Van deze smakken was er slechts één welke te klein was om een zeeschip geweest te kunnen zijn. De andere eenenvijftig hadden een lengte die varieerde van 20 tot 25 meter. De schepen waarvan de lengte werd vermeld, zagen wij reeds in het staatje hierboven. Bij de andere smakken werd slechts de tonnage gegeven. Deze lag tussen de 80 en 150 ton. Uit

diverse opmerkingen in de advertentieteksten kunnen wij opmaken dat de smakken op zee voeren. Opmerkingen als 'oud één Noordsche reis', 'zojuist uit zee gekomen' en 'te koop een smaklading hout van Noorwegen' maken duidelijk dat het om kustvaarders ging. Een dokument uit het Amsterdamse gemeentearchief bevestigt de veronderstelling, dat smakken veel meer dan koffen als kustvaarder werden gebruikt. Op de dertiende maart en volgende dagen van het jaar 1731 verschenen 132 schippers voor de Amsterdamse notaris Pieter van der Menten. Zij kwamen bij hem om afspraken te maken over het vervoer van vee uit Holland naar Denemarken. Het merendeel van deze schippers kwam van de Friese kust, uit Dokkum, Ameland, Makkum, Sneek, Hindeloopen, Woudsend enz. Enkel een kwam uit Blokzijl of Monnikendam. Van de 132 schepen die in het dokument genoemd worden, zijn er 72 als smak aangeduid. Verder worden er 35 tjalken met name genoemd. Slechts één 'kofschip' wordt vermeld. De overige aanduidingen zijn 'gaffse schip', 'schip', 'sprietschip' en 'schuytschip'. Vergeleken met de tjalk was de smak in het algemeen een groter schip. Wij zagen dit reeds in het staatje, maar ook in de verhouding van lengte op breedte, en breedte op holte was er verschil. Van de 28 smakken verhield de lengte zich tot de breedte gemiddeld als 4,1 : 1. Dit gemiddelde ligt tussen de uitersten 3,6 en 4,6. De breedte-holte verhouding was gemiddeld 2,2 : 1, liggend tussen 2,0 en 3,0. Bij de 30 tjalken waren deze getallen als volgt: lengte : breedte = 4,9 : 1, tussen 4,3 en 5,4; breedte : holte = 3,0 : 1, tussen 2,2 en 3,7. Eén tjalk liet ik bij deze berekening buiten beschouwing. Deze had namelijk zeer afwijkende afmetingen. Op een lengte van 20,15 meter en een breedte van 4,38 meter was dit schip 2,26 meter hol. Het bleek dat het hier ging om een zeetjalk. 'Wordt verkocht te Embden, zo laatst van Noorwegen gekomen', luidde de advertentie tekst (20). Dit schip van Abraham Jansz. Koster was de enige zeetjalk die als zodanig te koop werd aangeboden. Wel kwam het enige keren voor, dat er een tjalkschip in de krant stond waarvan vermeld werd dat het schip bekwaam was om op Hamburg te varen. Het verschil tussen een voor de kustvaart gebouwde tjalk of smak en een binnenschip is dus wat de romp betreft te vinden in een relatief grotere breedte en holte van de eersten.

3. Samenvatting

Wanneer wij de gegevens over tjalken, smakken en koffen uit het tweede hoofdstuk vergelijken met het beeld dat de literatuur ons hiervan geeft, dan valt een aantal verschillen op. De belangrijkste hebben betrekking op het kofschip. Zoals wij reeds zagen kan men moeilijk spreken van 'hét kofschip', omdat deze term voor meer dan één soort schip gebruikt werd. Naast de uit de literatuur bekende 'kustvaart koffen' bleken er ook kleine binnenschepen van die naam te hebben bestaan. Ik veronderstel dat deze scheepjes niet veel verschild hebben van de toenmalige tjalken. Misschien moeten wij in dit verband denken aan de kleine Oostfriese tjalken, die tot in het begin van onze eeuw gebouwd werden in de veenstreek achter Leer en Papenburg. Qua uiterlijk vertoonden deze scheepjes veel gelijkenis met de koffen zoals Groenewegen en Le Comte hen afbeelden (22).

Dat de kof in de tweede helft van de achttiende eeuw dé kustvaarder van Nederland in het algemeen en van Groningen in het bijzonder was, lijkt mij twijfelachtig. Veel méér heb ik het idee, dat de smak in die periode een zeer belangrijk aandeel in de kustvaart had. De tjalk had reeds de functie die hij in de twintigste eeuw ook nog zou hebben, namelijk, al naar gelang zijn grootte, inzetbaar op alle mogelijke binnen- en kustwateren.

Bij deze poging om enige duidelijkheid te verkrijgen omtrent het uiterlijk en het gebruik van enkele scheepstypen, moet opgemerkt worden dat de onderzoeker van nu de neiging heeft om achter verschillende benamingen evenzovele scheepstypen te zoeken. Ik ben van mening, dat men hierbij al snel te ver gaat. Men kan vaak wel spreken van een groep schepen met in hoofdzaak dezelfde kenmerken, bijvoorbeeld de tjalkachtigen, behorende tot de groep van de kromstevens, maar om een verdere uitsplitsing te maken zal men over veel meer gegevens moeten beschikken dan tot nu toe het geval is. Hierbij komt dat het nut van dit alles veelal niet verder gaat dan het tevreden stellen van de systematische geest van de onderzoekers. De mensen uit de zeventiende en achttiende eeuw maakten zich over dit alles niet zo druk. 'Smal

ofte wijtschip', smakje of tjalk, tjalk of kofschip, de naam was voor deze mensen niet zo belangrijk. Zij wisten echter waarover zij het hadden. Voordat wij wat betreft deze schepen dat óók weten, zal er nog het een en ander aan archief- en iconografisch onderzoek gedaan moeten worden.

Gebruikte literatuur.

- Beylen, J. van, Schepen van de Nederlanden, van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw. Amsterdam, 1970
 Comte, P. le, Afbeeldingen van schepen en vaartuigen in verschillende bewegingen. Amsterdam, 1831
 Groenewegen, G., Verscheide soorten van Hollandse schepen, Rotterdam, 1789
 Konijnenburg, E. van, De scheepsbouw van af zijn oorsprong. 3 dln., Brussel, 1907
 Loon, F.N. van, Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw. Workum, 1838
 Loon, F.N. van, Beschouwing van den Nederlandschen scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje. 2e druk. Amsterdam 1842
 Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Dl 2, Bussum, 1978
 Nooms, Reinier, alyas Zeeman. Verscheyde schepen en gesichten van Amstelredam. Heruitgave. Alphen aan de Rijn, 1970
 Petrejus, E.W., Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten en vissersschepen. Bussum, 1971
 Staringh, W.C.H., Maten, gewichten en munten. 4e druk. Schoonhoven, 1902
 Szymanski, H. Die segelschiffe der Deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck, 1929
 Winsemius, P., Chronique ofte historische geschiedenis van Friesland. Franeker, 1622
 Witsen, N., Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier. Amsterdam, 1671
 Witsen, N., Architectura navalis et regimen nauticum ofte Aeloude enz., Amsterdam, 1690
 Yk, C. van, De Nederlandsche scheepsbouw-konst opengesteld. Amsterdam, 1697

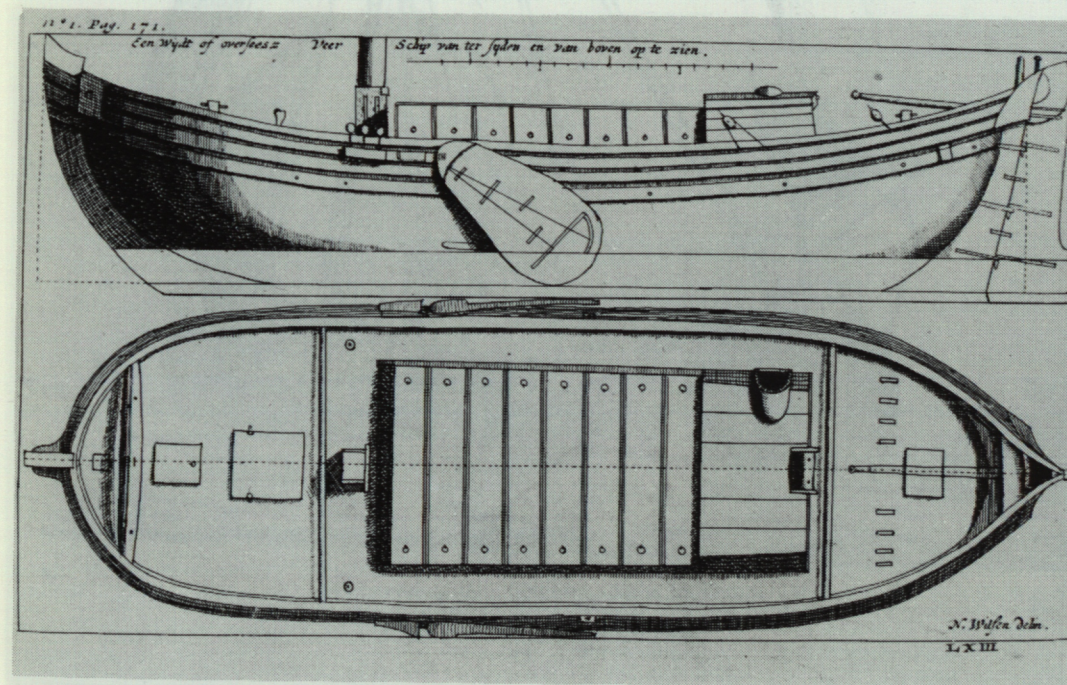
Bronnen

- Notariëel Archief, Gemeentearchief Amsterdam, 13434-85,6801.
 Nieuw Notariëel Archief Gemeentearchief Rotterdam, 1811-1895; Archief Notaris Burger. N.R.C., 1885.
 Ommelander Courant, 1795 - 1798.
 Opregte Groninger Courant, 1743 - 1798.
 Rechterlijke Archieven, Rijksarchief, Groningen, L.X.V. Gritenij van de Campen b1.

Noten

1. Het was S.J. van der Molen die in de openbaarheid bracht, dat in het boekje van W.E. van Dam van Isselt, De verdediging van Friesland 1672-1673, sprake is van 'thiallicken', voorkomende in een archiefstuk uit 1673.
2. Van Beylen stelt: 'De benaming is wel degelijk bedoeld als een typebenaming en niet als een enigszins geringschattende en pejoratieve aanduiding van allerlei soorten vaartuigen van minder allooi'. Vervolgens beschrijft hij diverse 'schuittypen' die zoveel van elkaar verschillen, dat hij naar mijn mening zijn eigen stelling eerder ondergraaft dan met argumenten staft.
3. Witsen, tweede druk, deel 1, blz. 189
4. Witsen, tweede druk, dwarsdoorsnede op blz. 179
5. Van Beylen, blz. 168
6. Van Yk, blz. 311
7. Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam (Ed. J.G. van Dillen) (R.G.P., 144). Den Haag, 1974, nr. 1770
8. Winsemius, Chronique
9. Van Loon, Beschouwing
10. Van Loon, Handleiding, I, blz.56-57

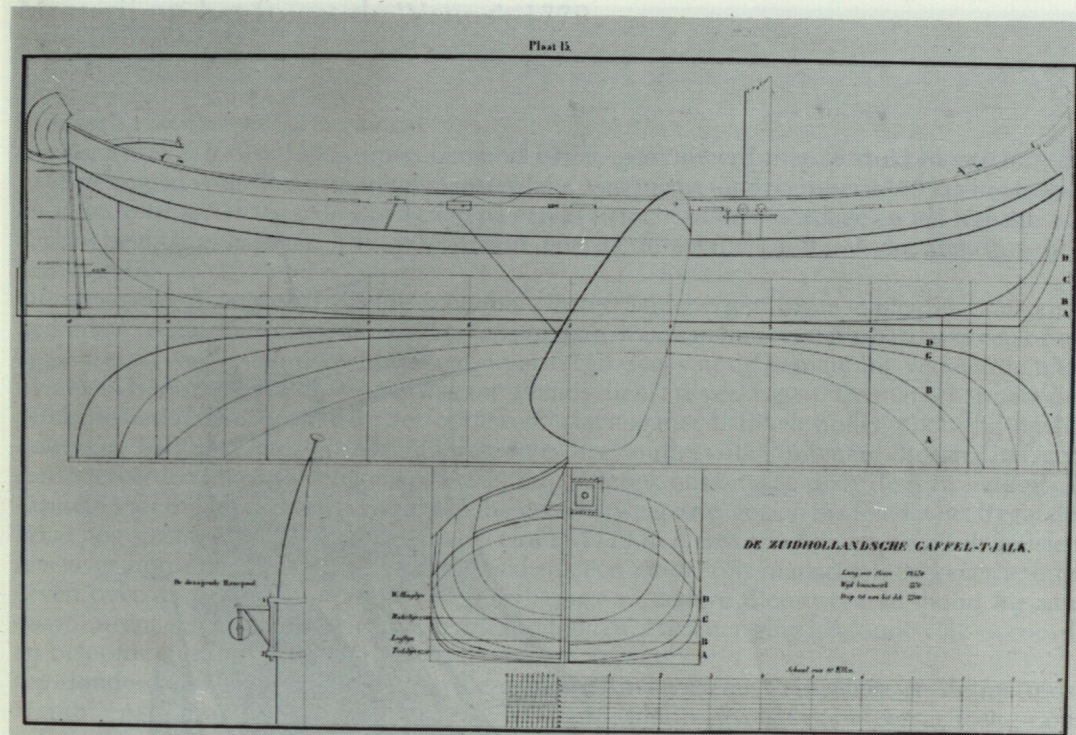
11. Franck's etymologisch woordenboek gaat er vanuit, dat het woord smak of smacke als scheepsbenaming is ontstaan uit de samenstelling smak + een typenaam. Dit omdat smak ook een soort zeil aanduidt.
12. Le Comte, blz. 12-13
13. Bij omrekening heb ik de maten aangehouden die W.C.H. Staringh geeft: één Amsterdamse voet = 11 duim = 28,3 cm. Eén Friese voet = 12 duim van 0,023 meter = 28,3 cm. Een Groningse voet = 12 duim = 29,2 cm
14. Deze gegevens zijn afkomstig uit de Opregte Groninger Courant, de Ommelander Courant, R.A.G. LXV b1 en Notarieel Archief, Gemeentearchief Amsterdam 13434
15. Opregte Groninger Courant 15 oktober 1790
16. De wegering is de binnenhuid van een schip
17. NNA, Gemeentearchief Rotterdam 1175
18. Ommelander Courant 15 november 1776 (tjalk), Opregte Groninger Courant 13 januari 1753 (kof)
19. N.A., Gemeentearchief Amsterdam 13434-85
20. N.A., Gemeentearchief Amsterdam 6801. Met dank aan de heer F.G. Spits te Haren die mij op dit document opmerkzaam maakte.
21. Opregte Groninger Courant 15 augustus 1775
22. In het Heimatsmuseum van Leer is een van de laatste Oostfrieze tjalkjes bewaard gebleven. Goed vergelijkingsmateriaal geeft het werk van de Oostfrieze kunstenaar Ernst Petrich.



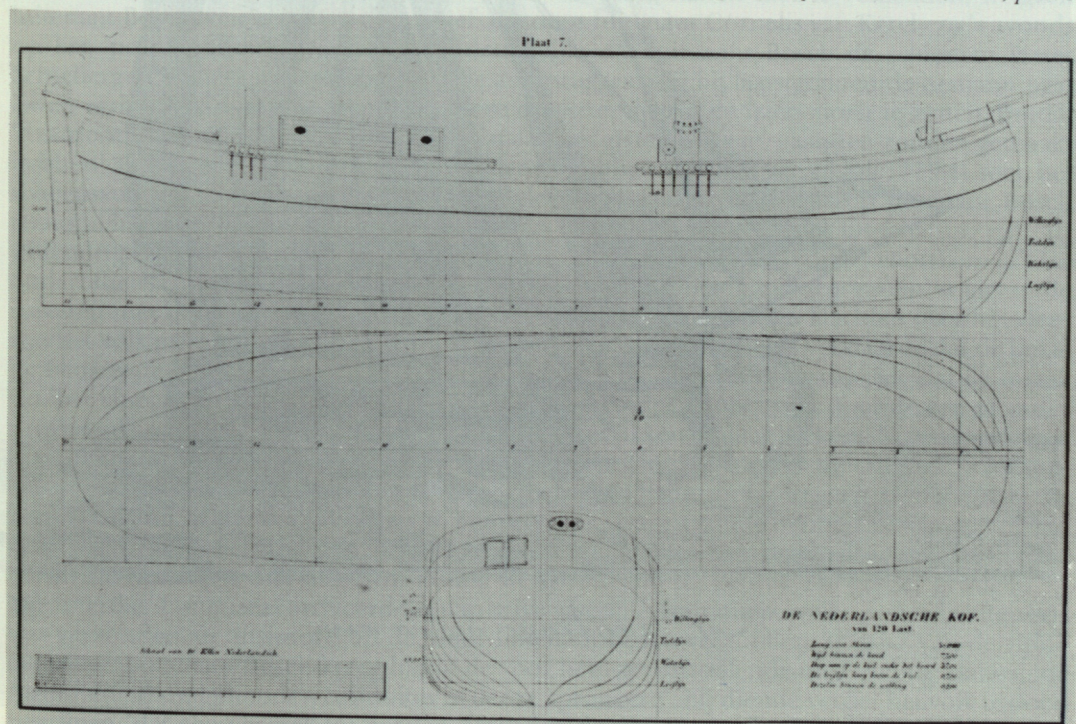
1. 'Een wijdt of overzees veerschip van tersnijden of van boven op te zien'. N. Witsen, Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier, Amsterdam, 1671, t.o. blz. 170



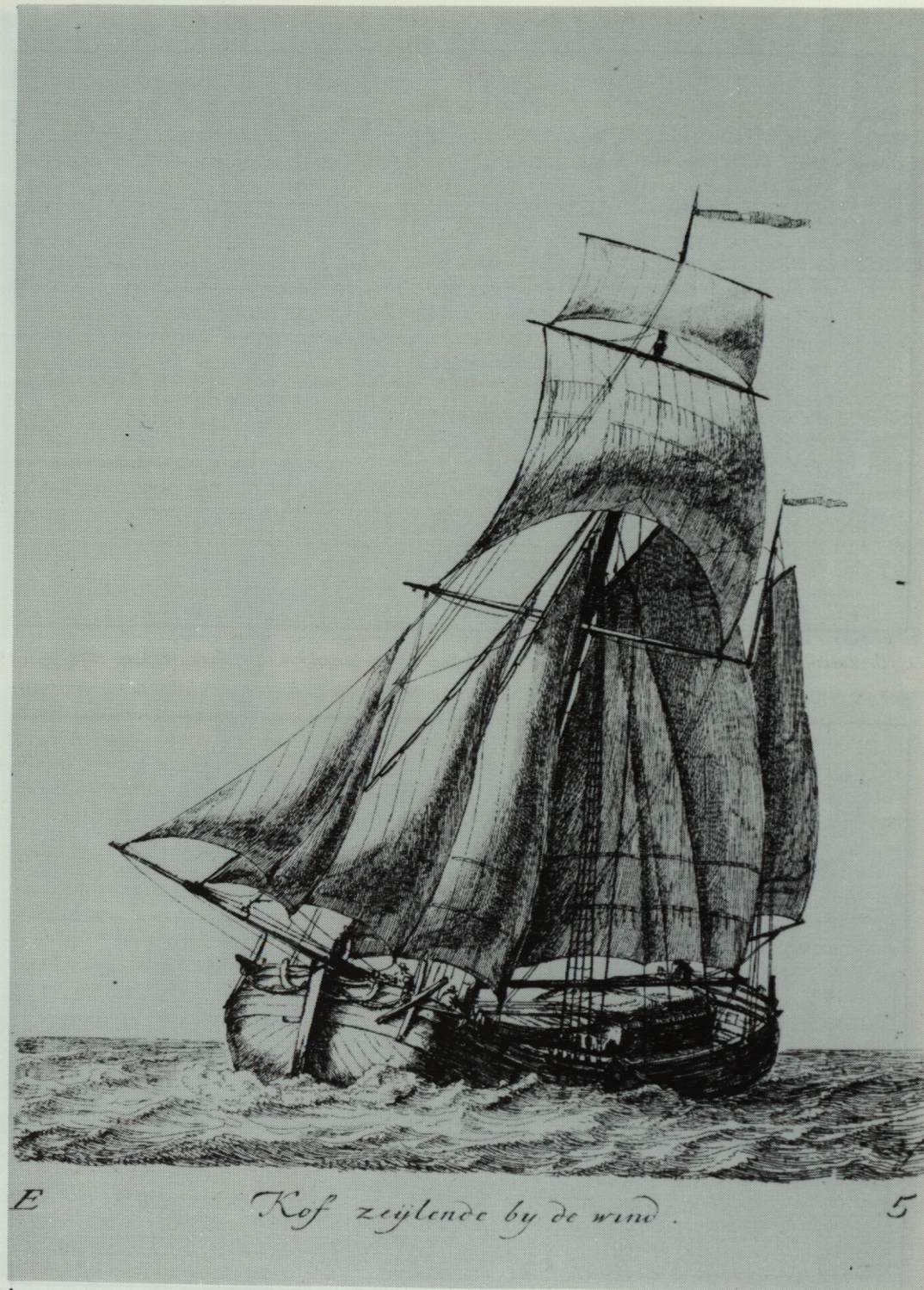
2. 'Smak onder zeil gaande.' G. Groenewegen, *Verscheide soorten van Hollandse schepen*, 1789, katern E, nr. 4



3. 'De Zuidhollandsche gaffel-tjalk'. F.N. van Loon, *Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw*, Workum, 1838, plaat 15



4. 'De Nederlandsche kof van 120 last'. F.N. van Loon, *Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw*, Workum, 1838, plaat 7



5. 'Kof zeylende bij de wind'. G. Groenewegen, *Verscheide soorten van Hollandse schepen*, 1789, katern E, nr. 5.

Muiterij op het fregat de 'Venus', 1779

J.R.Verbeek

Inleiding en voorspel: tot 12 augustus 1779.

De *Venus* was een met 150 koppen bemand fregat, gemonteerd met 26 stukken geschut, in 1768 gebouwd voor de Admiraliteit Amsterdam. Van maart tot december 1779 lag het fregat de *Venus* voor anker ter rede van Texel, na een kruistocht in de Noordzee en het Kanaal. Bij afwezigheid van kapitein J.P. van Braam voerde luitenant J.L.Bosch in augustus het commando.

Op woensdag 4 augustus deelde schieman Pieter Schiebergen, naar aanleiding van zijn bedanken voor de permissie aan land te mogen gaan, mee aan luitenant Bosch, dat er een brief Ogeschreven was 1) aan de Admiraliteit, waarin een deel van de bemanning verklaarde niet meer van boord te gaan om zo ontslag uit 's lands dienst te verkrijgen. De manschappen die getekend hadden behoorden tot het 'oude volk', dat nog met distinctie onder schout-bij-nacht Zoutman had gediend. 's Avonds verzocht het 'oude volk' luitenant Bosch 'in seer gemodereerden en ordentelijke termen' 2) hun verzoek om ontslag door de Admiraliteit of kapitein Van Braam te doen aanvaarden, hetgeen hij weigerde, gezien het feit dat het fregat de *Venus* nog slechts vijf maanden, nl. tot december 1779 in dienst zou blijven, en hij als officier niet over hun ontslagaanvraag kon beschikken. Ten einde zijn manschappen zekerheid te geven over de genoemde datum van beëindiging van actieve dienstperiode, bood hij aan daaromtrent een brief te schrijven aan de Admiraliteit. Hiermee ging het 'oude volk' accoord en beloofde hun tijd uit te dienen.

Op donderdag 5 augustus herriepen de constabelsmaat Pieter Cristiaansz en de matroos Hendrik Asing van der Linden hun gegeven woord, hierin gevolgd door 'een gedeelte vant volk welke savonts te vooren meede hun woord gegeven had om tot bepaalde tijd te dienen', en verzochten de overeengekomen brief aan de Admiraliteit niet te verzenden, hetgeen luitenant Bosch weigerde. Uit deze brief, die door luitenant Cornelis van Kerchem 's avonds op het 'postcomptoir' werd aangeboden, blijkt dat luitenant Bosch de schieman Pieter Schiebergen na het incident op de vierde augustus, waarbij hij laatstgenoemde bemanningsleden verbood aan land te gaan en andere ophitste, niet in de ijzers dorst te zetten, omdat 'daardoor de gemoederen, welke reeds wat aan het gisten (waren), gaanden zouden gemaakt hebben' 3). Mogelijk deelde luitenant Bosch op de gebeurtenissen van 18 juli 1779 4), toen het scheepsvolk niet verscheen op het bevel 'vleschbakken boven', waarop luitenant Bosch terstond het vlees onderzocht en overboord liet werpen en het volk spekt tot schafting gaf, 'als willende gaarne de daaruyt konnende ontstaane ongereegeldheeden direct voortkomen'. De onderofficieren, door luitenant Bosch aangeduid als 'dubbele rantsoensgasten' waarvan de meesten met het scheepsvolk schaften, betuigden desgevraagd nooit klachten over het vlees van het volk gehoord te hebben. Omdat de bottelier Roelof Roelofsz verklaarde dat de pekel de benauwde lucht veroorzaakte en luitenant Bosch bij het proeven vaststelde dat de smaak van het vlees beter was dan de reuk, kwam hij op het idee dat het volk door de een of ander moest zijn opgestookt, 'alsoo sij juyst generaal haare bakken omlaag hielden' 5). Alle pogingen van luitenant Bosch om meer hierover te vernemen faalden, slechts de tamboer Johannes Stein getuigde dat hij 'den schieman Pieter Schiebergen hade hooren zeggen dat den eerste die het hard hadde booven te brengen van hem een pak slaagen zoude hebben' 6). Hangende het onderzoek werd Schiebergen permissie om naar Amsterdam te gaan geweigerd, welke permissie hem op 3 of 4 augustus alsnog werd verleend bij gebrek aan verder getuigen 7). Op zaterdag 7 augustus arriveerde een missive van de Admiraliteit, welke de zesde augustus was verzonden als antwoord op de, door luitenant Bosch verzonden, missive van de vijfde augustus. Luitenant Bosch kreeg hierin de voor hem geruststellende mededeling 'dat wij (de Admiraliteit) uw gehouden conduites in deeze aprobeere', hij diende verder het volk te doen begrijpen 'dat een versook tot ontslag, staanden de reysen met hun capiteijn waarbij zij in dienst zijn geangageert zeer teegen de goede order strijdende is, dog dat zij van de gunst en