



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote

Bryzgalov, V.V.; Veluwenkamp, J.W.

Citation

Bryzgalov, V. V., & Veluwenkamp, J. W. (1998). De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote. *Tijdschrift Voor Zeeschiedenis*, 17(2), 123-134. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305882>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305882>

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

Van de redactie

In dit tijdschriftnummer vindt u vier artikelen over de maritieme geschiedenis van de zeventiende en achttiende eeuw. Daarbij stappen we over de grens heen, om te kijken naar de Pomoorse scheepsbouw in het begin van de achttiende eeuw. In het vertaalde artikel van V. Bryzgalov blijkt, dat de Russische scheepsbouwers door hun tsaar Peter de Grote gedwongen werden West-Europese typen schepen te gaan maken.

De scheepsbouw speelt ook een hoofdrol in de artikelen van Kamer en Van 't Zand. De discussie rondom de bouw van zeventiende-eeuwse schepen is op dit moment volop gaande, en de bevindingen van de heer Kramer zullen daaraan een volgend 'hoofdstuk' toevoegen. Van 't Zand neemt de bouw van één specifiek zeventiende-eeuws schip onder de loep, de *Eendracht*, en kijkt daarbij niet alleen naar de bouwtechnische aspecten maar vooral naar het wel en wee rondom de opdracht en de uitvoering van de bouw.

Het laatste artikel, van de hand van De Groot, vertelt zeer gedetailleerd over het doen en laten van de Nederlandse luitenant-admiraal Cornelis Schrijver in 1748, het laatste jaar van de Oostenrijkse Successieoorlog. De Staten-Generaal speelden in deze oorlog als bondgenoot van Groot-Brittannië een kleine rol.

Irene Jacobs

BIJDRAGEN

- De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote
(Viktor V. Bryzgalov
vertaling Jan Willem Veluwenkamp) 123
- Gehannes met een admiraalsschip: de bouw van de "Eendracht" (1652-1654)
(Laura van 't Zand) 135
- De functie en wijze van aanbrengen van de scheerstroken en de spantvormen van zeventiende-eeuwse schepen
(Hendrik N. Kamer) 145
- Terecht- en Teleurstelling op de Taag. Het handelen van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver op de rivier van Lissabon in 1748
(S.J. de Groot) 153
- MEDEDELINGEN**
- .C.M. Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis 1998
Over de auteurs 165
- LITERATUUR**
- Schepen uit de klei 166
- Boekbesprekingen 174
- Boekaankondigingen 184
- Nieuwe boeken en artikelen
(P. Boon) 187
- AGENDA** 220

De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote.

Viktor V. Bryzgalov
vertaling Jan Willem Veluwenkamp

Inleiding

Bij de bestudering van de geschiedenis van de Pomoorse¹ scheepsbouw kunnen verschillende aspecten worden onderscheiden. Een eerste aspect is de wettelijke basis van de bedrijfstak, gevormd door ukazen, verordeningen en andere juridische en bestuurlijke instrumenten. Een tweede aspect betreft de beschikbaarheid van scheepsbouwmaterialen: hout, teer, hennep, metaal, etc. De financiële kant van de zaak is ook belangrijk: een nieuw schip wordt alleen besteld als het kan worden betaald. Verder zijn er voor de scheepsbouw vaklieden nodig: scheepstimmerlieden, smeden, spinners, wevers, etc. En tenslotte is de beschikbaarheid van professionele zeelieden – schippers en scheepsgezellen – natuurlijk van eminent belang, alsmede de mogelijkheden hen op te leiden. Soms zijn al deze componenten aanwezig, maar het komt ook voor dat er enkele ontbreken. In voorliggend artikel wordt onderzocht welke gevolgen de hervormingen van Peter de Grote voor de Pomoorse scheepsbouw hadden. Want in de tijd van Peter de Grote werden ukazen uitgevaardigd om de overgang te bewerkstelligen van de bouw van traditionele Noord-Russische scheepstypen naar de bouw van West-Europese scheepstypen.

De Pomoorse scheepsbouw voor de hervormingen van Peter de Grote

Tegen het begin van de achttiende eeuw bereikte de Pomoorse scheepsbouw het hoogtepunt van zijn ontwikkeling. Op de 'vlotbouwplaatsen', de scheepswerven van het

Russische Noorden, hadden de plaatselijke scheepsbouwers en timmerlieden schepen ontwikkeld die volmaakt waren aangepast aan de vaart onder de ruige arctische omstandigheden die heersen op de Witte Zee en de Barentssee – de Noordelijke IJszee. Deze zeilschepen – *lod'i*, *Nova-Zembla-koči*, *sojmy*, *šnjaki* en *karbasa* met de meest uiteenlopende functies – belichaamden de praktische ervaring op het gebied van de zeevaart en de scheepsbouw die voorgaande generaties gedurende enkele eeuwen bij de verovering van de poolzeeën hadden opgebouwd.² De vaartuigen konden worden gebouwd dankzij het feit dat de noordelijke wouden het nodige hout leverden – lariks, den, spar, berk, esp, jeneverbes. De uitstekende noordse smeden beheersten bovendien de voor de scheepsbouw benodigde takken van metaalbewerking; zij smeedden ankers, krammen, spijkers en andere onderdelen.³ De boeren van het noorden verbouwden vlas en hennep, die tot linnen en hennepvezel werden verwerkt. Van de hennep vervaardigden zij kabels en lijnen voor de tuigage, en van het vlaslinnen naaiden zij zeilen.⁴

Doordat in het Russische Noorden adellijk grondbezit en lijfeigenschap ontbraken, konden de mensen zich er vrij verplaatsen en kon er een markt voor handarbeid ontstaan. Deze markt werd verruimd door de nauwe commercieel-economische contacten die er via de haven van Archangel met West-Europa bestonden; loonarbeiders transporteerden de handelswaren met riviervaartuigen als *doščaniki* (pramen), *nasady* en *barki* (schuiten) over de rivier de Noordelijke Dvina van

Vologda en Velikij Ustjug naar Archangel, en omgekeerd.⁵ Dankzij dit riviertransport konden brede lagen van de Russische bevolking van de Dvinastreek en Pomor'e in de grondbeginselen van het zeewezen worden opgeleid. Dit gold, echter, alleen voor de scholing van gewone zeelieden. De opleiding tot schipper voor de vaart op open zee eiste praktische vaardigheden op het gebied van de zeevaart. De eeuwenoude ervaring in de stuurmanskunst kon alleen in de praktijk, tijdens de vaart aan boord van de schepen, van vader op zoon worden doorgegeven. En dit gebeurde ook: tegen het begin van de achttiende eeuw was in de Dvinastreek en in Pomor'e een enorme kennis opgebouwd op het gebied van stuurmanskunst op de ruige noordelijke zeeën, en zeilde een groot aantal geschoolde schippers geregeld op de Witte Zee en de Barentssee en naar de eilanden van Nova Zembla.⁶

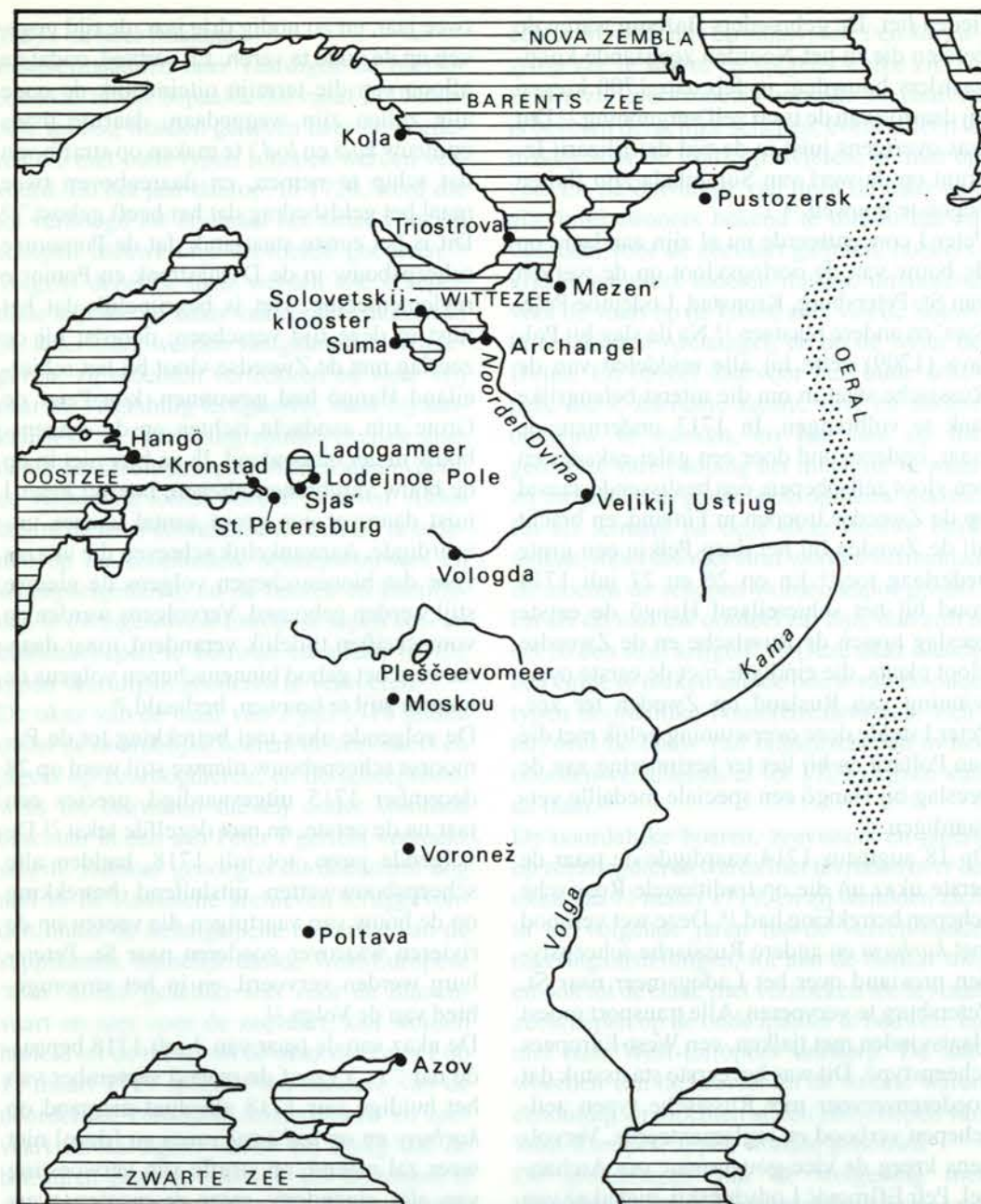
De handelsvaart ten behoeve van zowel Russische als buitenlandse kooplieden en de omvangrijke bedrijvigheid in de visserij, de zoutwinning en de jacht in Pomor'e en de Dvinastreek bevorderden het ontstaan en de ontwikkeling van een kapitalistische economie. Dit leidde ertoe dat de Pomoren financiële middelen voor de bouw van schepen konden reserveren. De scheepsbouwers bij wie de verschillende sloopstypen werden besteld, hadden de kunst van de bouw van zeilschepen van generatie op generatie, van vader op zoon, doorgegeven gekregen. Evenals bij de families van de *lod'ja*-schippers was de kennis in de familie gebleven en een familietraditie geworden.

In het begin van de achttiende eeuw beschikte de Pomoorse scheepsbouw aldus over alle middelen die voor verdere ontwikkeling van het bedrijf noodzakelijk waren: wouden met verschillende bruikbare boomsoorten; hennep, teer, vlas, metaal en andere relevante materialen; een goede financiële basis waardoor jaarlijks enkele nieuwe schepen konden worden gebouwd; hooggekwalificeerde *lod'ja*-schippers, en gewone zeelieden. Alleen

een wettelijke basis die de scheepsbouw reglementeerde, ontbrak; de staat creëerde die basis pas in 1714.

De wettelijke basis van de Pomoorse scheepsbouw in de achttiende eeuw

De wens een Russische zeemacht en handelsvloot te creëren kwam bij tsaar Peter I op na de slag op het Pleščeevomeer en zijn bezoek aan Archangel in 1693. De heerser zag in deze noordelijke haven voor het eerst echte zeegaande koopvaardij schepen en een Hollands oorlogsschip. Aan boord van het jacht *Svjatoj Petr* – Sint Pieter – begeleidde hij deze schepen op hun vaart over de Witte Zee tot aan *Tri Ostrova* – Drie Eilanden –, gelegen in de toegang tot de Witte Zee.⁷ Hollandse sloopstimmerlieden bouwden op het bij Archangel gelegen eiland Solombala in de jaren 1693-1694 het met 24 stukken gemonteerde kleine fregat *Svjatoj apostol Pavel* – De heilige apostel Paulus – en in 1693 het 12 stukken tellende jacht *Svjatoj Petr*.⁸ Rusland had geen eigen scheepsbouwers die West-Europese typen zeegaande oorlogsschepen en koopvaarders konden bouwen. Scheepsbouwers uit West-Europa – Holland, Engeland, Venetië – werden uitgenodigd naar Rusland te komen om Russische scheepsbouwers zeilschepen van West-Europees model te leren bouwen.⁹ De bouw van oorlogsschepen kwam hierna op de werf van Solombala niet onmiddellijk verder tot ontwikkeling. In januari 1695 begon de oorlog om de toegang van Rusland tot de Zwarte Zee, die op 19 juli 1696 eindigde met de inname van de vesting Azov. Voor die militaire operatie waren op de werven van de stad Voronež oorlogsschepen gebouwd en was er een zeegaande oorlogsvloot gecreëerd. Op de werven van Voronež werkten buitenlandse scheepsbouwers en Russische timmerlieden, smeden, spinners, linnenwevers en andere vaklieden, die uit heel Rusland, onder meer uit de Dvinastreek en Pomor'e, bijeen waren gebracht.¹⁰ De bouw van zeegaande oorlogsschepen op de werf van Solombala werd, ten



1. Rusland in het begin van de achttiende eeuw. Illustratie G. Delger.

behoefte van de versterking van de Oostzeevloot, pas in 1708 hervat, en uitgebreid in 1712, toen de werven en de vloot van de Zwarte Zee werden vernietigd.¹¹ In de jaren 1700-1701 bouwde de equipage-meester van de werf van Solombala, Elizarij

Elizar'evič (Ides Evert) Izbrant wel vrachtschepen van het West-Europese fluittype op zijn werf.¹² Maar vervolgens werden op de werf van Solombala geen andere zeegaande koopvaardij schepen vervaardigd, omdat Peter I dat recht geheel aan particuliere koop-

lieden liet. De gebroeders Baženin waren de eersten die in het Noorden zeegaande koopvaarders bouwden; in februari 1700 kregen zij daartoe van de tsaar zelf vergunning.¹³ Dat was overigens juist in de tijd dat Elizarij Izbrant op de werf van Solombala zijn fluiten begon te bouwen.¹⁴

Peter I concentreerde nu al zijn aandacht op de bouw van de oorlogsvloot op de werven van St. Petersburg, Kronstad, Lodejnoe Pole, Sjas' en andere plaatsen.¹⁵ Na de slag bij Poltava (1709) zette hij alle middelen van de Russische staat in om die uiterst belangrijke taak te volbrengen. In 1713 ondernam de tsaar, ondersteund door een galei-eskader en een vloot zeilschepen, een beslissende aanval op de Zweedse troepen in Finland, en bracht hij de Zweden bij het dorp Pelkin een grote nederlaag toe.¹⁶ En op 26 en 27 juli 1714 vond bij het schiereiland Hangö de eerste zeeslag tussen de Russische en de Zweedse vloot plaats, die eindigde met de eerste overwinning van Rusland op Zweden ter zee. Peter I stelde deze overwinning gelijk met die van Poltava en hij liet ter herinnering aan de zeeslag bij Hangö een speciale medaille vervaardigen.¹⁷

Op 18 augustus 1714 vaardigde de tsaar de eerste ukaz uit die op traditionele Russische schepen betrekking had.¹⁸ Deze wet verbood met *karbasa* en andere Russische scheepstypen proviand over het Ladogameer naar St. Petersburg te vervoeren. Alle transport moest plaatsvinden met tjalken, een West-Europees scheepstype. Dit was het eerste staatsstuk dat goederenvervoer met Russische typen zeilschepen verbood en reglementeerde. Vervolgens kreeg de vice-gouverneur van Archangel, Petr Efimovič Lodyženskij, met ukaz van de tsaar van 28 december 1714 het volgende bevel: "(...) maak aan alle ondernemers die voor hun bedrijf met *lod'i* en *koči* de zee bevaren, bekend dat zij in plaats van deze schepen zeeschepen moeten maken, galjoten, hoekers, katten, fluiten, elk die hij daarvan wil. En daartoe (terwijl zij zich met de nieuwe zeeschepen verbeteren) wordt hen slechts

twee jaar, en zo nodig drie jaar, de tijd gegeven op de oude te varen. En verbied, opdat na afloop van die termijn uiteindelijk de oude alle zullen zijn weggedaan, daartoe thans opnieuw *koči* en *lod'i* te maken op straffe van dat schip te nemen, en daarenboven twee maal het geldsbedrag dat het heeft gekost."¹⁹ Dit is het eerste staatsstuk dat de Pomoorse scheepsbouw in de Dvinastreek en Pomor'e reglementeerde. Het is begrijpelijk dat het juist in deze tijd verscheen; doordat hij de zeeslag met de Zweedse vloot bij het schiereiland Hangö had gewonnen, kon Peter de Grote zijn aandacht richten op de scheepsbouw in het binnenland. Ik ga hier niet in op de bouw van binnenschepen, hoewel Peter I juist daarover een groot aantal ukazes uitvaardigde. Aanvankelijk schreven die ukazes voor dat binnenschepen volgens de nieuwe stijl werden gebouwd. Vervolgens werden de voorschriften tijdelijk veranderd, maar daarna werd het gebod binnenschepen volgens de nieuwe stijl te bouwen, herhaald.²⁰

De volgende ukaz met betrekking tot de Pomoorse scheepsbouw nieuwe stijl werd op 28 december 1715 uitgevaardigd, precies een jaar na de eerste, en met dezelfde tekst.²¹ De volgende jaren, tot juli 1718, hadden alle scheepsbouwwetten uitsluitend betrekking op de bouw van vaartuigen die voeren op de rivieren waarover goederen naar St. Petersburg werden vervoerd, en in het stroomgebied van de Volga.²²

De ukaz van de tsaar van 2 juli 1718 bepaalde dat "(...) vanaf de maand september van het huidige jaar 1718 absoluut niemand op *karbusy* en op *lod'i* zal varen en [deze] niet weer zal maken, op straffe van verwoesting van alle eigendom; maar er moeten evers worden gemaakt. En daarom moeten die *karbusy* en *lod'i* overal aan de heerser worden afgegeven; daartoe is ook hiervoor met vele ukazen herhaald dergelijke schepen niet te maken. En daarover moet een ukaz naar het gouvernement St. Petersburg worden gezonden."²³ Met deze wet verbood de staat de bouw van schepen oude stijl – *karbasy* en

lod'i – in heel Rusland.

Enkele maanden later vaardigde de heerser een ukaz uit die bepaalde dat vanaf 1719 dubbele tol zou worden geheven over de goederen die met oude typen schepen werden vervoerd. En het jaar daarop, in 1720, werd die tol verhoogd tot driemaal het tarief voor op schepen nieuwe stijl vervoerde goederen.²⁴ Volgens dezelfde ukaz werden alle schepen oude stijl die op basis van eerdere ukazen in St. Petersburg werden vastgehouden, vrijgegeven; zij mochten vertrekken en weer vrij naar St. Petersburg terugkeren, maar bij aankomst in St. Petersburg zouden over de goederen die op die schepen werden aangevoerd, de verhoogde tolleren worden geheven. Aldus begon de staat economische druk uit te oefenen op de kooplieden, scheepsbouwers en scheepseigenaren, en de boeren en kooplieden te dwingen West-Europese typen zee- en binnenschepen te bouwen en alleen op die typen vaartuigen goederen te vervoeren.

De ukaz van de tsaar van 2 juli 1718 leidde onder de noordelijke boeren, de zeevissers en jagers op zeezoogdieren, en de scheepsbouwers tot bezwaren die zij onder woorden brachten in een aan Peter I gericht verzoekschrift. Jammer genoeg is dit document nog niet in de Russische archieven teruggevonden, maar de belangrijkste bewering van de supplianten, namelijk dat de West-Europese 'ever' alleen geschikt was voor de binnenvaart en niet voor de zeevaart, kan worden herleid uit de tekst van de ukaz die Peter I op 11 maart 1719 speciaal ten behoeve van de noordelijke Pomoorse scheepsbouw en zeevaart uitvaardigde, omdat hij inzag dat de bezwaren gegrond waren.²⁵ Dit document is erg interessant, en, hoewel het al gepubliceerd is, citeer ik het hier in zijn geheel: "Mijnheer de vice-gouverneur! De boeren van het Solovetskijklooster, van Suma en andere plaatsen, Stepan Krugloj en kameraden, hebben bij ons een verzoekschrift ingediend over, zo zeiden zij, de vanuit het gouvernement van de stad Archangel gezonden ukaz volgens welke het hun en alle produ-

centen verboden is op *sojmy*, *lod'i* en *karbasy* op zee te varen, en volgens welke zij, zo zeiden zij, evers moeten bouwen. En daarom is bevolen dergelijke schepen, evers, alleen te maken voor de vaart op rivieren, en niet op zee. En na ontvangst van deze de ukaz aan alle kustbewoners bekend te maken dat zij voortaan voor de zeevaart galjoten, hoekers, kraken en evers moeten maken, uitsluitend voor de vaart op de kleine zee, van de Solovki tot de stad Archangel, en op de rivier de Dvina. En beveel daarvoor hun oude schepen, *lod'i*, *karbasy*, *sojmy*, *kači* en andere opnieuw te merken, en laat hen op die gemerkte varen zolang het mogelijk is, maar zij mogen ze in genen dele opnieuw maken. En als iemand na deze ukaz nieuwe blijft maken, moet die met straf worden verbannen en moeten de schepen worden kapot gehakt. En als dit niet uw oordeel zal zijn, dan zult u net zo een straf krijgen".²⁶ Deze ukaz diende een einde te maken aan de bouw van de oude typen noordelijke Pomorenavaartuigen. Echter, over de bouw van binnenschepen in het noorden verschenen er tot 1720 ukazen van de tsaar.²⁷

De noordelijke boeren, zeevissers en jagers op zeezoogdieren waren niet tevreden over de ukaz van 11 maart 1719, en zij wendden zich in de volgende jaren tot de verschillende regeringsinstellingen, tot aan de Senaat toe, en ook tot de tsaar, met verzoeken toe te staan zeeschepen op de oude manier te bouwen, en niet naar West-Europees ontwerp. De antwoorden van de heerser en de Senaat waren eenduidig: er mochten alleen zeilschepen van West-Europese typen worden gebouwd.

De grondslagen van de wetgeving met betrekking tot de noordelijke Pomoorse scheepsbouw werden gelegd onder Peter de Grote. De bouw van West-Europese scheepstypen werd in het Russische Noorden afgedwongen onder dreiging met wrede straffen voor wie niet gehoorzaamde, door economische prikkels – met name verhoogde tolleren – gericht tegen goederentransport op oud-Russische scheepstypen, en door het verlenen

van voordeel bij het vervoer van ladingen op West-Europese scheepstypen.

De Pomoorse scheepsbouw: de uitvoering van de wetgeving in de praktijk

Met de ukaz van 1714 beval de tsaar in plaats van *lod'i* en *koč'i* galjoten, hoekers, katten en fluiten te bouwen, met een overgangperiode van twee jaar.²⁸ Voortaan moesten de Pomoorse scheepsbouwers in plaats van de oude zeeschepen nieuwe bouwen, maar gedurende de overgangperiode mochten de zeevissers en zeezoogdierenjagers en de boeren nog de ouderwetse scheepstypen gebruiken voor de visvangst en de jacht en voor het goederenvervoer naar de Pomorennederzettingen, de kloosters, Kola, Mezen', Pustozersk en andere nederzettingen langs de Witte-Zee, de Barentssee en de Noordelijke IJszee en op Nova Zembla; bovendien mochten zij die schepen gedurende de overgangstijd nog wel repareren, maar was het verboden nieuwe zeilschepen van Russisch type te bouwen.²⁹ Hoe werden deze voorschriften in de praktijk uitgevoerd? Naar alle waarschijnlijkheid stuitte de realisatie van de ukaz in de praktijk op grote moeilijkheden. Er waren geen geschoolde scheepsbouwers die West-Europese scheepstypen konden bouwen. Talrijke Pomoorse meester-scheepsbouwers en timmerlieden waren druk met de bouw van oorlogsschepen op de werf van Solombala en op de handelswerf van de gebroeders Baženin en Ivan Strežnev.³⁰ Voor de bouw van een schip van West-Europees model moesten de nodige kabels, blokken en metalen onderdelen – ankers, beugels, spijkers etc. – worden vervaardigd, zeilen volgens West-Europees ontwerp worden genaaid, en met zorg in houtzaagmolens gezaagd hout worden gekocht. De ukaz van 1714 kon niet in twee jaar worden uitgevoerd. Daarom werd hij in het volgende jaar, 1715, herhaald. De nieuwe ukaz verschoof het einde van de overgangperiode van 1716 naar 1717. Dit gaf de Pomoorse scheepsbouwers tijd de West-Europese scheepstypen aandachtiger te bestuderen.

Laten wij de West-Europese scheepstypen die de ukazen van 1714 en 1715 de Pomoren aanbevolen te bouwen, eens bezien. De galjoot was een zeegaand zeilschip met twee masten, bestemd voor de visvangst en het goederenvervoer, met een laadvermogen tot 100 last (200 ton).³¹ De hoeker was een zeegaand zeilschip met twee masten, bestemd voor het vervoer van verschillende soorten lading, met een laadvermogen tot 200 last (400 ton).³² De kat was een zeegaand zeilend vrachtschip met drie masten en een laadvermogen van 250 last (500 ton) en meer.³³ De fluit was een zeegaand zeilend vrachtschip met drie masten en een laadvermogen van 200 last (400 ton) en meer.³⁴ Het is duidelijk dat deze typen Hollandse zeilschepen alle een aanzienlijke hoeveelheid – tot 4 à 8 – zeilen voerden, een groot laadvermogen hadden, aanzienlijke diepgang hadden en dat er voor het laden en lossen ervan speciale aanlegplaatsen of steigers nodig waren. Voor de exploitatie van deze typen schepen nieuwe stijl moesten afmeerinstallaties worden gebouwd in de haven van Archangel en in de havens waarheen vandaar gezeild werd, maar ook op de plaatsen waar de Pomoren altijd visten en jaagden. Doordat deze schepen diep vaarwater nodig hadden werd de toegang tot de bochten en baaien waar gewoonlijk werd gevist en gejaagd, bemoeilijkt of zelfs onmogelijk.

De evers moesten deze bezwaren wegnemen. Evers waren zeilschepen voor de binnenvaart met één mast en een laadvermogen tot 50 last (100 ton), die in Holland werden gebruikt voor de vaart op rivieren en vaarten.³⁵ De ukaz van 1718 beval aan in heel Rusland, en dus ook in Pomor'e en de Dvinastreek, evers te bouwen in plaats van *karbasy* en *lod'i*.³⁶ Maar de boeren van Pomor'e, de zeevissers en de zeezoogdierenjagers, en de scheepsbouwers van het Noorden stelden onmiddellijk vast dat evers niet geschikt waren voor de vaart op de poolzeeën, omdat zij in de praktijk de mogelijkheden van de galjoten, hoekers, katten en fluiten zagen, die vanaf het

begin van de achttiende eeuw op de werven van de gebroeders Baženin en I. Strežnev te water waren gelaten. Met de ukaz van 1719 gaf tsaar Peter de Grote toestemming evers uitsluitend te bouwen voor de vaart op het zeegebied tussen de Solovki en Archangel en op de rivier de Noordelijke Dvina. Daarmee corrigeerde de heerser de in de ukaz van 1718 gemaakte fout. Volgens deze zelfde wet werd de Pomoren aanbevolen nog een scheepstype nieuwe stijl te bouwen, de kraak, een zeilschip met één mast voor de vaart onder de kust en op binnenwateren.³⁷

De ukazen van de tsaar van 1714, 1715, 1718 en 1719 wezen aldus voor de vaart op de noordelijke poolzeeën de volgende – West-Europese – scheepstypen aan: het galjoot, de hoeker, de kat, de fluit, de ever en de kraak.³⁸ Welke van deze typen zeilschepen bouwden de scheepsbouwers van Pomor'e het liefst? Op basis van het archiefmateriaal kan worden vastgesteld dat Jakov Pajkačev en Stepan Nemčinov tegen 1719 hoekers bouwden.³⁹ Deze schepen werden volgens ukaz van 1719 voor de vaart in de zomer van dat jaar van hun merk voorzien. Onder de zeeschepen die voor de vaart in de zomer van 1719 werden gemerkt, waren verder alleen schepen oude stijl: *lod'i*, *sojmy*, vracht-*karbasa*.⁴⁰

Na 1722 begonnen de scheepsbouwers van Pomor'e actief hoekers te bouwen. Dat kwam doordat bij de controle van de zeilschepen oude en nieuwe stijl voor de vaart in de zomer van 1722 bleek dat veel schepen geen merk '1719' hadden.⁴¹ De Pomoren verklaarden dit met de bewering dat de schepen pas tijdens het vaarseizoen van zomer 1719 het merk '1719' hadden gekregen. Maar zij waren al in de zomer van 1718 de zee opgegaan om te vissen en te jagen en zij waren in de zomer van 1720 in de haven van Archangel teruggekeerd, toen er al niet meer werd gemerkt.⁴² Tijdens de controle in 1722 bleek ook dat enkele zeilschepen sporen van reparatie vertoonden, hoewel het volgens de ukaz van de tsaar verboden was de schepen te repareren.⁴³ Telkens als dit het geval was, werd de zaak nauwkeu-

rig onderzocht. De schipper en de eigenaar van het schip werden ondervraagd om te weten te komen waarom de reparatie was uitgevoerd, of hij noodzakelijk was geweest, en of hier geen sprake was van een poging van de eigenaar een oud zeilschip in de vaart te houden dat zonder die reparaties niet meer zeewaardig was.⁴⁴ In de meeste gevallen bleek dat de reparaties waren verricht na een storm of als door andere oorzaken averij was opgetreden, om ervoor te zorgen dat het schip de haven kon bereiken. Aan alle eigenaren en schippers werd nu meegedeeld dat het verboden was de schepen in de haven verder te repareren. En als het gevaarlijk was met een zeilschip in zee te steken, moest een nieuw schip worden gebouwd, volgens de nieuwe stijl, en mocht het oude niet langer voor de vaart op zee worden gebruikt.⁴⁵

In 1722 kregen vier hoekers, die in de periode 1720-1722 waren gebouwd, een stempel.⁴⁶ In de jaren daarop werden er ook hoekers gebouwd, en wel twee in 1723 en telkens één in 1724, 1725 en 1726.⁴⁷ Gedurende de acht jaar van 1719 tot en met 1726 bouwden de scheepsbouwers van Pomor'e in totaal elf hoekers, ongeveer één per jaar.⁴⁸ Het hoge tempo waarin de zeilschepen nieuwe stijl werden gebouwd, terwijl dergelijke schepen voorheen in Pomor'e en in de Dvinastreek niet waren geproduceerd, toont het grote vakmanschap van de noordelijke scheepsbouwers en de snelheid waarmee de vervaardiging van metalen onderdelen, kabels, zeilen etc. werd geregeld.

De scheepsbouwers van Pomor'e bouwden slechts een onbetekenend aantal galjoten. In 1724 werd het eerste galjoot, met een laadvermogen van 15 last, gebouwd voor de Archangelaar Ivan Zvjagin.⁴⁹ In het jaar daarop, 1725, werd een galjoot voor Manuil Petrov te water gelaten. Dit schip had een laadvermogen van 35 last en voer met ladingen naar het buitenland, in 1729 en 1730 naar Denemarken.⁵⁰ Het galjoot, een van de West-Europese scheepstypen, kreeg geen wijde verspreiding onder de Pomoren. In de perio-

de van 1719 tot en met 1726 werden er in totaal maar twee gebouwd.⁵¹

Zeilschepen nieuwe – West-Europese – stijl van de typen kat en fluit werden op de boerenwerven van Pomor'e en de Dvinastreek in het geheel niet gebouwd. Deze typen zeilschepen werden alleen te water gelaten op de handelswerven van de gebroeders Baženin en Ivan Strežnev. Het waren zeilverende koopvaardischepen, bestemd voor de vaart op open zee. Zij voeren van Rusland naar de havens van West-Europa.⁵²

Er werden op de boerenwerven van Pomor'e geen evers en kraken geconstrueerd. Evers werden niet gebouwd omdat zij alleen geschikt waren voor de zeevaart tussen de Solovki en Archangel en op de rivier de Dvina. Dit waren binnenvaartschepen.⁵³ Kraken, zeilschepen bestemd voor de vaart onder de kust en op binnenwateren, bevielen de Pomoren niet omdat zij niet geschikt waren voor de vaart op de Witte Zee en de Barentssee en vanwege de hoge bouwkosten.⁵⁴

De noordelijke scheepsbouwers maakten wel andere scheepstypen nieuwe (West-Europese) stijl, hoewel deze niet voorkwamen in de ukazen van Peter uit de jaren 1714, 1715, 1718 en 1719. Een schip nieuwe stijl van het type schoener werd in 1724 voor het eerst door Pomoorse scheepsbouwers te water gelaten,⁵⁵ en in het jaar daarop, 1725, werden er nog twee gebouwd.⁵⁶ Deze zelfde zeilschepen voeren nog in het jaar 1730.⁵⁷ West-Europese zeilschepen van het type jacht, en wel twee, werden voor het eerst in 1723 gebouwd.⁵⁸ En vervolgens werd er in 1724 nog een jacht gebouwd, en 1726 opnieuw een.⁵⁹ In totaal voeren aldus in 1726 vier jachten op de noordelijke zeeën. Na de hoeker behoorde het jacht bij de Pomoren tot het meest populaire type schepen nieuwe stijl. Later maakten de scheepsbouwers van Pomor'e zich de organisatie en de techniek van de bouw van jachten geheel eigen. Zij vergrootten de afmetingen (lengte, breedte en holte) en het laadvermogen van de jachten en zij bleven ze te water laten. In Pomor'e en de

Dvinastreek werden tot 1758 of wellicht 1760 jachten gebouwd.⁶⁰

Het schip nieuwe stijl van het type boeier liep voor het eerste van stapel in 1724.⁶¹ Vervolgens werden er in 1726 meteen drie exemplaren gebouwd.⁶² In totaal waren er in 1726 vier boeiers gebouwd, zodat de boeier net als het jacht na de hoeker behoorde tot de bij de noorderlingen meest populaire en meest gebouwde schepen. De populariteit van de boeier blijkt ook uit het feit dat de laatste schepen van dit type – twee tegelijk – in 1755 te water werden gelaten.⁶³

De schepen oude – Pomoorse – stijl werden in Pomor'e en de Dvinastreek op initiatief van Peter de Grote onder hevige staatsdruk vervangen door West-Europese scheepstypen – nieuwe stijl. De noordelijke scheepsbouwers bouwden gedurende de periode 1719-1726 24 zeilschepen van vijf verschillende typen West-Europese schepen, dat wil zeggen gemiddeld drie per jaar.⁶⁴

Pomoorse scheepsnamen: ontstaan en ontwikkeling

In de zeventiende eeuw en in het begin van de achttiende eeuw gaven de Pomoren hun schepen geen namen. In de documenten waarmee zeilschepen voor de vaart op zee werden vrijgegeven, werden slechts het scheepstype en de naam van de eigenaar vermeldt: een *lod'ja* van Dmitrij Tarabarin bijvoorbeeld, of een *koč* van de Cholmogoriër Dmitrij Ivanov syn Matveev.⁶⁵ De eerste keer dat er in het Noorden een naam aan een schip werd gegeven, was in 1693. Het desbetreffende schip was het met 12 stukken geschut gemonteerde jacht *Svjatoj Petr* – St. Pieter –, dat speciaal ter gelegenheid van het eerste bezoek van tsaar Peter I aan Archangel door de Hollandse scheepsbouwers Pieter Bas en Gerbrant Jansen was gebouwd.⁶⁶ Op 20 mei van het jaar daarop werd van de helling van de werf van Solombala een met 24 stukken gemonteerd klein fregat te water gelaten, dat de naam *Apostol Pavel* kreeg – De Apostel Paulus – (in de historiografie komt dit schip voor

als *Svjatoj Pavel* – Sint Paulus). In een brief aan Andrej Andreevič Winius vermeldde Peter I zelf deze gebeurtenis als volgt: "(...) het nieuwe schip was op 11 juli geheel voltooid en gedoopt met de naam van de apostel Paulus en behoorlijk met Marswierook gewijd; en bij die wijding werd ook Bachus tamelijke eer bewezen (...)"⁶⁷

Na de bouw van dit kleine fregat werden op de werf van Solombala vijf jaar lang geen schepen gebouwd. In 1699 werd het werk op de werf hervat en werden op haar hellingen weer zeegaande koopvaardischepen van het type fluit gebouwd. Deze werden in 1701 te water gelaten, maar pas gedoopt toen zij volledig opgetuigd waren, dat wil zeggen nadat de masten waren geplaatst en de schepen waren voorzien van het staande en lopende want, de zeilen, etc. Deze fluiten kregen de namen *Svjatoj apostol Andrej* – De heilige apostel Andreas –, *Svjatoj apostol Pavel (Svjatoj Pavel)* – De heilige apostel Paulus (Sint Paulus) –, *Svjatoj apostol Petr* – De heilige apostel Petrus – en *Ryčard Enžen*.⁶⁸ Een zekere ongebruikbaarheid in de namen van deze vrachtschepen hield verband met het feit dat een deel van hen verhuurd en vervolgens verkocht werd aan buitenlandse kooplieden die in Archangel handel dreven.⁶⁹ De koopvaardischepen die te water werden gelaten vanaf de hellingen van de handelswerven van de gebroeders Baženin en de Moskouse koopman Ivan Stepanovič Strežnev, kregen hun naam na de tewaterlating.⁷⁰ De oorlogschepen die op de werf van Solombala werden gebouwd en in 1702 in aanwezigheid van tsaar Peter I van stapel liepen, kregen de namen *Svjatoj Duch* – Heilige Geest – en *Troitsa* – Drievuldigheid.⁷¹

Op deze wijze ontstond in het Noorden vanaf 1693 de traditie oorlogsschepen en grote zeegaande koopvaardischepen namen te geven. De Pomoorse zeegaande schepen oude stijl echter – *lod'i*, *koči*, *kočmary*, *sojmy* en *karbasa* –, bleven naamloos.⁷² In overeenstemming hiermee hadden de Pomoorse zeilschepen nieuwe stijl die volgens de ukazen

van de tsaar van 1715, 1716 en 1719 werden gebouwd, bijvoorbeeld de hoeker van de boer Nikofor Beljaev uit het district Knjažestrov, geen namen.⁷³ Pas in 1723 kreeg een zeegaand Pomorenschip een naam, en wel het jacht *Svjatoj Nikolaj* – Sint Nicolaas –, dat de scheepsbouwer Ivan Karmakulov had gebouwd voor de Archangelaar Ivan Andreev syn Zvjagin.⁷⁴ Vanaf 1724 werd vervolgens aan alle nieuw gebouwde Pomoorse schepen nieuwe stijl namen gegeven, waarmee in Pomor'e en de Dvinastreek een nieuwe traditie ontstond.⁷⁵ Vervolgens begon men ook namen te geven aan traditionele Pomoorse scheepstypen – *lod'i*, *kočmary*, *sojmy* –, waarvan de bouw werd toegestaan bij ukazen van 1730 en 1731.⁷⁶

Wat voor namen gaf men aan de Pomoorse schepen? De schepen van West-Europees type die in de periode 1723-1730 werden gebouwd, kregen vooral heiligennamen, zoals *Svjatoj Nikolaj* – Sint Nicolaas –, *Svjatoj Ioann Predteča* – Sint Johannes de Doper –, *Michail Archangel* – De Aartsengel Michael – etc.⁷⁷ Maar ook eigennamen waren in zwang: *Zosima*, *Nikolaj*, *Sofia*, etc.⁷⁸ Daarbij moet gezegd dat er een nauw verband bestond tussen eigennamen en heiligennamen; kinderen werden immers altijd naar heiligen vernoemd. Sommige Pomoorse schepen kregen, niettemin, ook dieren- en vogelnamen, zoals *Lebed'* – Zwaan –, *Gorlitsa* – Duifje –, *Sokol* – Valk –, *Morž* – Walrus.⁷⁹ In de negentiende eeuw en tot 1917 bleef deze situatie onveranderd; ook toen werden de zeilschepen vooral naar heiligen genoemd.⁸⁰

Besluit

De scheepsbouw in Pomor'e had tot het begin van de achttiende eeuw geen wettelijke basis. Met ukazen uit naam van tsaar Peter de Grote begon de staat de bouw van West-Europese scheepstypen – schepen nieuwe stijl – in Pomor'e en de Dvinastreek te reglementeren en gedwongen in te voeren. De ukazen van 1714, 1715, 1718 en 1719 legden de wettelijke basis voor de regulering van de noordelij-

ke scheepsbouw door de staat. De zeevissers en de jagers op zeezoogdieren, de boeren van het Noorden en de kloosters legden zich bij die dwingende wetten niet neer. Na de dood van keizer Peter de Grote begonnen zij met grote vasthoudendheid de terugkeer naar de bouw van zeilschepen oude stijl na te streven. Het lukte de scheepsbouwers van het Noorden onder moeilijke omstandigheden snel over te gaan op de bouw van schepen nieuwe stijl. Vervolgens begonnen zij de nieuwste vindingen van de West-Europese scheepsbouw breed toe te passen bij de bouw van zeilschepen oude stijl. Op deze praktische wijze gingen de vaklieden van het Noorden tot aan 1917 toe te werk.

De West-Europese traditie namen aan schepen te geven kwam in het Noorden in 1723 in zwang. De meeste zeilschepen die een naam kregen werden naar heiligen genoemd. Andere werden genoemd naar de eigenaar of een lid van zijn familie, omdat de mensen bij hun doop in de kerk naar een heilige werden vernoemd. En ook werden zeilschepen naar vogels en andere dieren genoemd.

In de achttiende eeuw kreeg de scheepsbouw van Pomor'e te maken met wetgeving door de staat, met nieuwe scheepsbouwtradities, met het naast elkaar bestaan van sloopstypen oude en nieuwe stijl, en met het gebruik zeilschepen namen te geven. Aldus zag de achttiende eeuw nieuwe tradities ontstaan in de sloopvaart en de scheepsbouw van Pomor'e en in de Noord-Russische maritieme cultuur.

Tabel

Aantallen jaarlijks in Pomor'e en Podvin'e gebouwde schepen van West-Europese typen

	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726
hoekers	2	1		4	1	1	1	1
jachten					2	1		1
schoeners						1	2	
boeiers						1		3
galjoten						1	1	
totaal	2	1		4	3	5	4	5

Noten

1. Noot van de vertaler. In de Russische historiografie wordt onder 'Pomor'e' over het algemeen het Russische Noorden verstaan, waarmee het enorme gebied wordt bedoeld dat zich uitstrekt tussen Scandinavië in het westen, de Ural in het oosten, de Noordelijke IJszee in het noorden en de rivieren de Volga en de Kama in het zuiden. De auteur van dit artikel gebruikt het begrip in een engere betekenis en duidt er het kustgebied van de Witte Zee mee aan. Pomor'e betekent letterlijk 'bij de zee'; het woord heeft een sterk maritieme connotatie. De 'Pomoren' zijn de Russische bewoners van Pomor'e. Het van het woord Pomor'e afgeleide bijvoeglijke naamwoord is 'Pomoor's'. 'Pomoorse scheepsbouw' betreft de bouw van schepen in Pomor'e voor de vaart op de Witte Zee en de Barentszee.
2. M.I. Belov, *Istorija otkrytija i osvoenija Severnogo morskogo puti: Arktičeskoe moreplavanie s drevnejšich vremen do seređiny XIX veka I* [Geschiedenis van de opening en de ontwikkeling van de Noordelijk Zeeweg. De Arctische zeevaart van de oudste tijden tot het midden van de 19de eeuw] (Moskou 1958) 21-215
3. O.V. Ovsjannikov, *Srednevekovye goroda Archangel'skogo Severa* [Middeleeuwse steden van het Archangelse Noorden] (Archangel 1992) 85-108
4. S.F. Ogorodnikov, *Očerki istorii goroda Archangel'ska v trgovopromyšlennom otnošenii* [Schets van de geschiedenis van de stad Archangel vanuit het oogpunt van handel en nijverheid] (St. Petersburg 1890) 80; A. Izjumov, 'Nekotorye novye dannye k voprosu o pervom prebyvanii Petra Velikogo v Archangel'ske v 1693 g.' [Enkele nieuwe gegevens over het eerste bezoek van Peter de Grote aan Archangel in 1693], in: *Izvestija Archangel'skogo obšestva izučeniya Russkogo Severa* (hierna: *Izvestija AOIRS*) [Bijdragen van de Archangelse Vereniging voor de bestudering van het Russische Noorden] (1911) nr.10, 796-797

5. P.A. Kolesnikov, *Severnaja Rus' (XVIII stoletie)* [Noord-Rusland (18de eeuw)] (Vologda 1973) 4; Idem, *Iz istorii klassovoj bor'by vologodskich krest'jan* [Uit de geschiedenis van de klassenstrijd van de boeren van Vologda] (Vologda 1957) 5-12; N.V. Ustjugov, 'Rabotnye ljudi na Suchonodvinskomi puti v pervom polovine XVII v.' [Arbeiders langs de Suchona-Dvinaweg in de eerste helft van de 17de eeuw], in: *Istoričeskie Zapiski* [Historische Aantekeningen] (1940) nr.6, 190-193
6. V.V. Bryzgalov, 'Pomorskie moreplavanie v XVII stoletii' [Pomoorse sloopvaart in de 17de eeuw] in: *II međunarodnaja škola-seminar "Ekologičeskie problemy Evropejskogo Severa"*. Archangel'sk 1-6 sentjabrja 1992 g. *Tezisy dokladov* [Tweede internationale symposium "Ecologische vraagstukken van het Europese Noorden". Archangel. 1-6 september 1992. Voordrachtssamenvattingen] (Archangel 1992) 189-191
7. V.V. Bryzgalov en G.P. Popov, 'Jachta "Svjatoj Petr"' [Het jacht "Sint Pieter"] in: *Trudy Vserossijskoj naučnoj konferentsii "Kogda Rossija molodaja mužala s geniem Petra", posvjaščennoj 300-letnemu jubileju otečestvennogo flota. Pereslavl'-Zalesskij, 30 ijunja - 2 ijulja 1992 g.* [Werken van de Russische wetenschappelijke conferentie "Toen het jonge Rusland met het genie van Peter volwassen werd", gewijd aan het 300-jarig jubileum van de vaderlandse vloot. Pereslavl'-Zalesskij, 30 juni - 2 juli 1992] (Pereslavl'-Zalesskij 1992) I, 26
8. Izjumov, 'Nekotorye novye dannye' (1911) 796; A. Izjumov, 'Materialy po istorii Archangel'ska' [Materiaal met betrekking tot de geschiedenis van Archangel], *Izvestija AOIRS* (1911) nr.16, 365-366
9. Bryzgalov en Popov, 'Jachta "Svjatoj Petr"' 25-33; P.A. Krotov, 'Stroitel'stvo flota na Solombal'skoj verfi Archangel'ska v 1693-1694 gg.' [De bouw van de vloot op de werf van Solombala te Archangel in de jaren 1693-1694] in: *Trudy Vserossijskoj naučnoj konferentsii...* (1992) I, 33-42; V.V. Bryzgalov, 'Pervenets Solombal'skoj verfi' [De eersteling van de werf van Solombala] in: *Solobal'skaja verf' 1693-1862* [De werf van Solombala 1693-1862] (Archangel 1993) 15-22
10. I.V. Bogatyrev, 'Sudostroitel'naja baza Azovskogo flota v 1700-1724 gg.' [De scheepsbouwtechnische basis van de Azovvloot], *Sudostroenie* [Scheepsbouw] 8 (1987) 57
11. F.F. Veselago, *Spisok sudov russkogo voennogo flota s 1668 po 1868 g.* [Lijst van de schepen van de Russische oorlogsvloot van 1668 tot 1868] (St. Petersburg 1872) 29-43; S.F. Ogorodnikov, *Istorija Archangel'skogo porta* [Geschiedenis van de haven van Archangel] (St. Petersburg 1875) 29-43
12. V.V. Bryzgalov, 'Flejty iz Solombaly' [Fluiten uit Solombala] in: *Solobal'skaja verf' 1693-1862* (Archangel 1993) 23-31; P.A. Krotov, 'Solobal'skaja verf' v načale XVIII stoletija' [De werf van Solombala in het begin van de achttiende eeuw], in: *Archangel'sk v XVIII veke* [Archangel in de 18de eeuw] (St. Petersburg 1997) 65-76
13. *Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii s 1649 goda* [Volledige verzameling van de wetten van het Russische Rijk sinds 1649] (PSZ) IV (St. Petersburg 1830) N.1749
14. V.V. Krestinin, 'Istoričeskij opyt o vnešnej torgovle gosudarja imperatora Petra Velikogo, ot 1693 goda po 1719 god' [Historische onderzoek naar de buitenlandse handel van de heerser keizer Peter de Grote van 1693 tot 1719] in: *Mesjatseslov Istoričeskij i Geografičeskij na 1795 god* [Historisch en Geografisch Kalendarium over 1795] (St. Petersburg 1795) 40; Ogorodnikov, *Istorija* 12; Bryzgalov, 'Flejty' 23-31; Krotov, 'Solobal'skaja verf' 65-76
15. Veselago, *Spisok* 14-15; Ogorodnikov, *Istorija* 51.
16. *Istorija Severnoj vojny 1700-1721 gg.* [De geschiedenis van de Noordse Oorlog] (Moskou 1987) 123-129
17. Ibid. 132-137
18. PSZ V (St. Petersburg 1830) N. 2841; G. Minejko, 'Zakonopoloženija Petra Velikogo o rečnych i morskich torgovych sudach Archangel'skogo porta' [Wetsbepalingen van Peter de Grote betreffende de Archangelse koopvaardij schepen voor binnen- en zeevaart] in: *Spravočnaja knižka dlja Archangel'skoj gubernii na 1860 god* [Almanak voor het Gouvernement Archangel over 1860] (Archangel 1859) 36
19. PSZ V (St. Petersburg 1830) N.2873
20. Het artikel 'Zakonopoloženija Petra Velikogo o rečnych i morskich torgovych sudach Archangel'skogo porta' van G.O. Minejko, verschenen in *Spravočnoj knižke Archangel'skoj gubernii na 1860 god*, is een van de eerste publikaties die de juridische documenten met betrekking tot de Pomoorse scheepsbouw behandelt. Minejko schenkt vooral aandacht aan de wetgeving met betrekking tot de bouw van binnenschepen in Rusland, en in het bijzonder in het Noorden. Hij is van mening dat de ukazen van Peter I op de eerste plaats tegen de oude typen zeegaande zeilschepen waren gericht, en niet tegen de noordelijke binnenvaartschepen. Niettemin leidt bestudering van Peters wetgeving met betrekking tot de bouw van zowel rivier- als zeeschepen tot de conclusie dat de ukazen van de tsaar in het algemeen waren gericht tegen alle oude typen Russische schepen in heel Europees Rusland, ongeacht de wateren waarop zij voeren. Zie PSZ V (St. Petersburg 1830) nrs. 3040, 3044, 3123, 3165 etc.
21. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 2973
22. Ibid., nrs. 3193, 3215, 3238, 3345, 3387 enz.

23. Ibid., nr. 3215
24. Ibid., nr. 3229
25. Ibid., nr. 3323
26. Ibid.
27. Ibid., nrs. 3554, 3567
28. Ibid., nr. 2873
29. Ibid., nr. 2873
30. Ogorodnikov, *Istorija* 38, 139; N.N. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie v Rossii v kontse XVII-pervoj polovine XVIII v.' [Commerciële scheepsbouw in Rusland aan het einde van de zeventiende eeuw en in de eerste helft van de achttiende eeuw] in: *Voprosy istorii* [Vraagstukken der geschiedenis] (1978) nr.1, 50; Gosudarstvennyj archiv Archangel'skoj oblasti [Staatsarchief van de Oblast Archangel]; GAAO: f(ond) [archieff] 1, op(is') [archiefflijst] 1, d(elo) [dossier] 545a, l(ist) [folio] 74-74^v
31. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie' (1978) 51; I.A. Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* [Archangelse schepen] (Archangel 1988) 166; G. Nojkirchen, *Moreplavanie včera i segodnja* [Zeevaart gisteren en vandaag] (Leningrad 1977) 97-98; G.C.E. Crone, *Nederlandsche jachten, binnenscheepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900* (1926; ongewijzigde herdruk, Schiedam 1978) 283-284
32. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie', 52; Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 166; Crone, *Nederlandsche jachten* 141-144
33. Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 166; Crone, *Nederlandsche jachten* 231-235
34. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie' 51; Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 169-170; Crone, *Nederlandsche jachten* 270-274
35. Crone, *Nederlandsche jachten* 211-218
36. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 3215
37. Crone, *Nederlandsche jachten* 179
38. PSZ V (St. Petersburg 1830) nrs. 2873, 2973, 3215, 3323
39. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a
40. Ibid.
41. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 49^v
42. Ibid.
43. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, l. 55-57
44. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 159-160
45. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 177-177^v
46. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 47-51^v, 63-66; d. 529n., l. 53-55^v, 105-108^v, 211; d. 171, l. 11, 19
47. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a, 171
48. Telling door de auteur.
49. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a
50. GAAO f. 1, op. 1, d. 529t, 521, 545a
51. Telling door de auteur.
52. Ogorodnikov, *Istorija* 7, 139
53. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 3323
54. Crone, *Nederlandsche jachten* 179
55. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a
56. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n
57. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, d. 529n
58. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a
59. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 545a
60. V.V. Bryzgalov, 'Tipy sudov pribrežnogo plavanija na Belom more v seredine XVIII stoletija' [Scheepstypen voor de kustvaart op de Witte Zee in het midden van de 18de eeuw] in: *Archangel'skoe Pomor'e. Istorija i kul'tura* [Archangels Pomor'e. Geschiedenis en cultuur] (Archangel 1983) 94, 101
61. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 545a
62. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
63. Bryzgalov, 'Tipy sudov' 93, 96
64. Telling door de auteur.
65. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, l. 207-209
66. V.V. Bryzgalov, 'Sud'ba jachty "Svjatoj Petr"' [Het lot van het jacht 'Sint Pieter'] in: *Sudostroenie* [Scheepsbouw] 10 (1990) 48-50; V.V. Bryzgalov en G.P. Popov, "'Gosudareva" jachta' [Het 'heerlijke' jacht] in: *Solombal'skaja verf' 1693-1862* (Archangel 1993) 7-14
67. *Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikogo* [Brieven en papieren van keizer Peter de Grote] (St. Petersburg 1887) (verder: PiB) I, 22, nr. 27; Bryzgalov, 'Pervenets' 15-22
68. Ogorodnikov, *Istorija* 14; Krotov, 'Solombal'skaja verf' 70, 90
69. Bryzgalov, 'Flejty' 23-31; Krotov, 'Solombal'skaja verf' 65-76
70. Ogorodnikov, *Istorija*, 7, 139
71. PiB II (St. Petersburg 1889) 65, nr. 434
72. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
73. GAAO f. 1, op. 1, d. 171, l. 11; d. 529n, l. 13-14^v, 53-55^v, 105-108^v, 211; d. 545a, l. 47-51^v
74. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, l. 103-104^v
75. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
76. Bryzgalov, 'Tipy sudov' 100-101
77. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
78. Ibid.
79. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, l. 13-14^v, 23-23^v; d. 529n, l. 27-28^v, 63-64^v; d. 529t, l. 1-1^v
80. *Belomorskij parusnyj flot v 1896 godu* [De zeilvloot van de Witte Zee in 1896] (Sint Petersburg 1896)

Gehannes met een admiraalsschip: de bouw van de "Eendracht" (1652-1654).

Laura van 't Zand

Inleiding

"Voor eerst behoorden de nieuwe aen te bouwen schepen onder geset te werden na de cunst vande meester timmerluijden om hart te zeijlen, Datse stijf onder zeijl zijn, haer onderste canon schoon, en wel boven water connen voeren(...)".¹

Dit schreef luitenant-admiraal Maarten Harpertsz. Tromp in zijn consideratiën in maart 1653 als advies aan de scheepsbouwmeester die een nieuw admiraalsschip ging bouwen. Naast bovenstaande aanwijzingen gaf Tromp tips voor het maken van de geschutspoorten en het leggen van de overloop en koebrug. In dit artikel zal nader worden ingegaan op de omstandigheden rondom de bouw van dit nieuwe admiraalsschip, de *Eendracht*. Over de bouw van dit schip is nog veel terug te vinden in de archieven van de Rotterdamse admiraliteit, die het schip bouwde, en in de bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal. De *Eendracht* behoorde tot de eerste serie oorlogsschepen die in opdracht van de Staten-Generaal door de vijf admiraliteitscolleges werd gebouwd naar aanleiding van het uitbreken van de eerste Engels-Nederlandse oorlog in 1652. De admiraliteit van de Maze, zoals het college in Rotterdam werd genoemd, had als oudste college het privilege het schip voor de admiraal² of vlootvoogd te mogen bouwen. De bouw van dit 'bijzondere' schip had nogal wat voeten in de aarde. Voordat met de beschrijving van de bouw wordt begonnen, zal eerst aandacht worden gegeven aan de scheepsbouw in het algemeen in die tijd.

De scheepsbouw in de zeventiende eeuw

De betrokkenheid van luitenant-admiraal Tromp bij het bouwen van een oorlogsschip in de zeventiende eeuw was niets bijzonders. Hoge marine-officieren werden door de Sta-

ten-Generaal vaak gevraagd advies te geven bij het opstellen van bestekken. Zij confererden dan, samen met specialisten uit de Staten-Generaal en scheepsbouwmeesters van de verschillende admiraliteiten, in het Haags Besogne over de voorwaarden waaraan de schepen moesten voldoen. Advies van mannen die in de praktijk de consequenties ondervonden van wat in theorie was uitgedacht was daarbij onontbeerlijk. De Staten-Generaal namen dan ook vaak het advies van de officieren over. In de praktijk betekende dit dat zij niet alleen veranderingen aanbrachten in bestaande type schepen, maar soms ook dat zij het soort schepen in de vloot bepaalden. Zo is bekend dat Tromp, die in 1637 Philips van Dorp opvolgde als vlootvoogd, zijn nieuwe ambt alleen wilde aanvaarden als er nog enkele fregatten in de vloot zouden bijkomen. In de strijd tegen de Duinkerker kapers waren deze ranke, snelle schepen zeer goed bevallen.³

Naast de mening van zeeofficieren werden ook de adviezen van kundige scheepsbouwmeesters hoog gewaardeerd. Ook zij waren mannen van de praktijk, maar dan op een andere manier. Opleidingen tot scheepsbouwmeester waren er niet. Hun kennis was gebaseerd op jarenlange ervaring. Zij bouwden schepen voornamelijk op het oog, waarvoor ze voor de vorm waarschijnlijk halfmodellen gebruikten. Daarnaast kregen zij van de opdrachtgever een bestek uitgereikt. Hierop stonden de voornaamste maten van de onderdelen van het schip. Het op de centimeter precies bouwen van een houten schip was echter onmogelijk. Bouwers waren afhankelijk van de stukken hout die ze op dat moment konden krijgen. Konden zij alleen grote krommers krijgen, dan viel bijvoorbeeld de steven wat groter uit. Deden zich tijdens de bouw bepaalde problemen voor, dan werd de