



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Trekschuiten, haringbuizen en vrachtschepen op Vermeers Gezicht op Delft

Kaldenbach, K.

Citation

Kaldenbach, K. (2000). Trekschuiten, haringbuizen en vrachtschepen op Vermeers Gezicht op Delft. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 19(1), 17-30. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305906>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305906>

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

BIJLAGE 2. REGISTRATIES VAN DE ZES HARLINGER SCHIPPERS IN DE SONTTOLREGISTERS

Fedderick Sipkes

28 april 54	van Harlingen	482(I)/38
30 mei 54	van Koningsbergen	494(I)/56
3 juli 54	van Harlingen	482(I)/238
24 juli 54	van Danzig	494/214
31 augustus 54	van Harlingen	482(I)/446
11 oktober 54	van Koningsbergen	494(I)/437
[hjemsted=Hindeloopen]		
10 maart 55	van Harlingen	493(I)/7
7 april 55	van Køge	536/11
4 mei 55	van Harlingen	493(II)/156
25 mei 55	van Danzig	536/110
3 juli 55	van Harlingen	493(II)/299
30 juli 55	van Danzig	437/264
15 september 55	van Amsterdam	493(II)/426
12 oktober 55	van Windau	437/398

Otte Duickes

22 mei 54	van Harlingen	482(I)/102
26 juni 54	van Riga	494/139
26 juli 54	van Harlingen	482(I)/362
3 september 54	van Ösel	482(II)/281
16 oktober 54	van Harlingen	494(II)/454
12 november 54	van Riga	225 [duitsers]/225
18 maart 55	van Harlingen	493(I)/21
4 mei 55	van Pillau	536/47
8 juni 55	van Harlingen	493(I)/227
29 juni 55	van Danzig	437/181
30 juli 55	van Harlingen	493(I)/372
3 september 55	van Koningsbergen	536/386

Tiaert Jansen Schol

5 maart 54	van Harlingen	482(I)/8
7 mei 54	van Koningsbergen	494/31
15 juni 54	van Harlingen	480/132
6 augustus 54	van Koningsbergen	494/258
26 september 54	van Harlingen	225 [duitsers]/146
24 oktober 54	van Koningsbergen	482(II)/398
17 maart 55	van Harlingen	493(II)/42
13 mei 55	van Koningsbergen	536/63
24 mei 55	van Harlingen[?]	493(I)/171
[hjemsted=Venhuizen]		
7 juli 55	van Koningsbergen	437/207
(-)		(-)
21 september 55	van Koningsbergen	536/402

Isebrandt Carstens

30 juni 54	van Harlingen	482(I)/219
29 augustus 54	van Koningsbergen	482(II)/265
20 oktober 54	van Harlingen	494/485
17 november 54	van Rostock	482(II)/452
20 april 55	van Harlingen	493(I)/62
(-)		(-)
5 mei 55	van Harlingen	493(I)/136
23 mei 55	van Danzig	437/84
20 juni 55	van Harlingen	493(II)/280
[14 augustus 55	van Riga	536/310 *]
6 september 55	van Harlingen	493(I)/438
18 oktober 55	van Elbing	536/433

Jacob Janssen [Loetske]

1 juli 54	van Holland	480/156
29 augustus 54	van Koningsbergen	482(II)/264
9 oktober 54	van Holland	480/452
(-)		(-)
17 maart 55	van Harlingen	493(II)/41
14 mei 55	van Koningsbergen	536/64
10 juni 55	van Harlingen	493(II)/241
4 juli 55	van Koningsbergen	536/237
10 augustus 55	van Harlingen	493(II)/365
12 oktober 55	van (Schanz der)Nyen	437/403

Jan Hyberts

9 september 54	van Harlingen	480/376
7 oktober 54	van Danzig	482(II)/356
17 maart 55	van Harlingen	493(I)/36
13 april 55	van Danzig	536/24
22 mei 55	van Harlingen	493(I)/161
8 juni 55	van Danzig	437/122
23 juli 55	van Harlingen	493(II)/345
21 augustus 55	van Koningsbergen	437/343
[hjemsted=Emden]		
3 oktober 55	van Harlingen	65 [ballast]/34
3 december 55	van Pillau	437/419

* Deze gegevens zijn van Isebrandt Isebrandts, wellicht een fout in het register.

Verklaring:

1654 bestaat uit de groepen Nederlanders: 482, 494, 480 en 482. Beide groepen 482 worden onderscheiden in groep I en II. 1655 bestaat uit de groepen Nederlanders 493, 437, 493 en 536. Beide groepen 493 worden onderscheiden in groep I en II. De codering 482(I)/38 betekent: nummer 38 van de 1e groep van 482 Nederlanders in het desbetreffende jaar. Een enkele keer staat de Harlinger schipper niet bij de groep Nederlanders zoals zou moeten maar tussen de Duitsers of de schepen met ballast. (-) geeft aan, dat de gegevens missen maar dat er wel nog een reis moet zijn geweest.

Trekschuiten, haringbuizen en vrachtschepen op Vermeers Gezicht op Delft

KEES KALDENBACH

INLEIDING

In het Gezicht op Delft, een door Johannes Vermeer geschilderd topstuk van de Nederlandse schilderkunst, speelt de haven van Delft met daarin een aantal schepen en trekschuiten een belangrijke rol. Deze haven, gelegen aan het Zuideinde van Delft, aan het begin van de Schie, werd de 'Stadskolk' of 'Kolk' genoemd. Johannes Vermeer (1632-1675) koos bij de voorbereidingen van zijn werk aan dit schilderij een standpunt in een bovenhuis dat gelegen was aan de zuidzijde van deze Kolk. Hij keek daar in noordelijke richting over de haven. Vermeer koos zijn positie op de 1e of 2e etage van een pand dat daar aan de kade stond na het midden van de zeventiende eeuw. Het vermoeden is dat hij daar ter plekke het uitzicht bestudeerde en schetste. In zijn tijd was het gebruikelijk dat kunstenaars tekeningen maakten op papier, of met een zilverstift schetsten op plankjes die met een harde witte krijtlaag waren bedekt. Er zijn van Vermeers hand geen tekeningen of voorstudies op papier bekend. Mogelijk werkte hij ter plekke ook met een Camera Obscura; aanwijzingen daarvoor bestaan onder andere in de 'circles of confusion'.¹ Vermeer toont de stedelijke bebouwing zoals die bestond omstreeks 1660; de stadsmuur met twee stadspoorten: links de Schiedamse Poort en rechts de Rotterdamse Poort. Daarachter strekt zich, in een manifestatie van stedelijke trots, de vermaarde stad Delft uit.

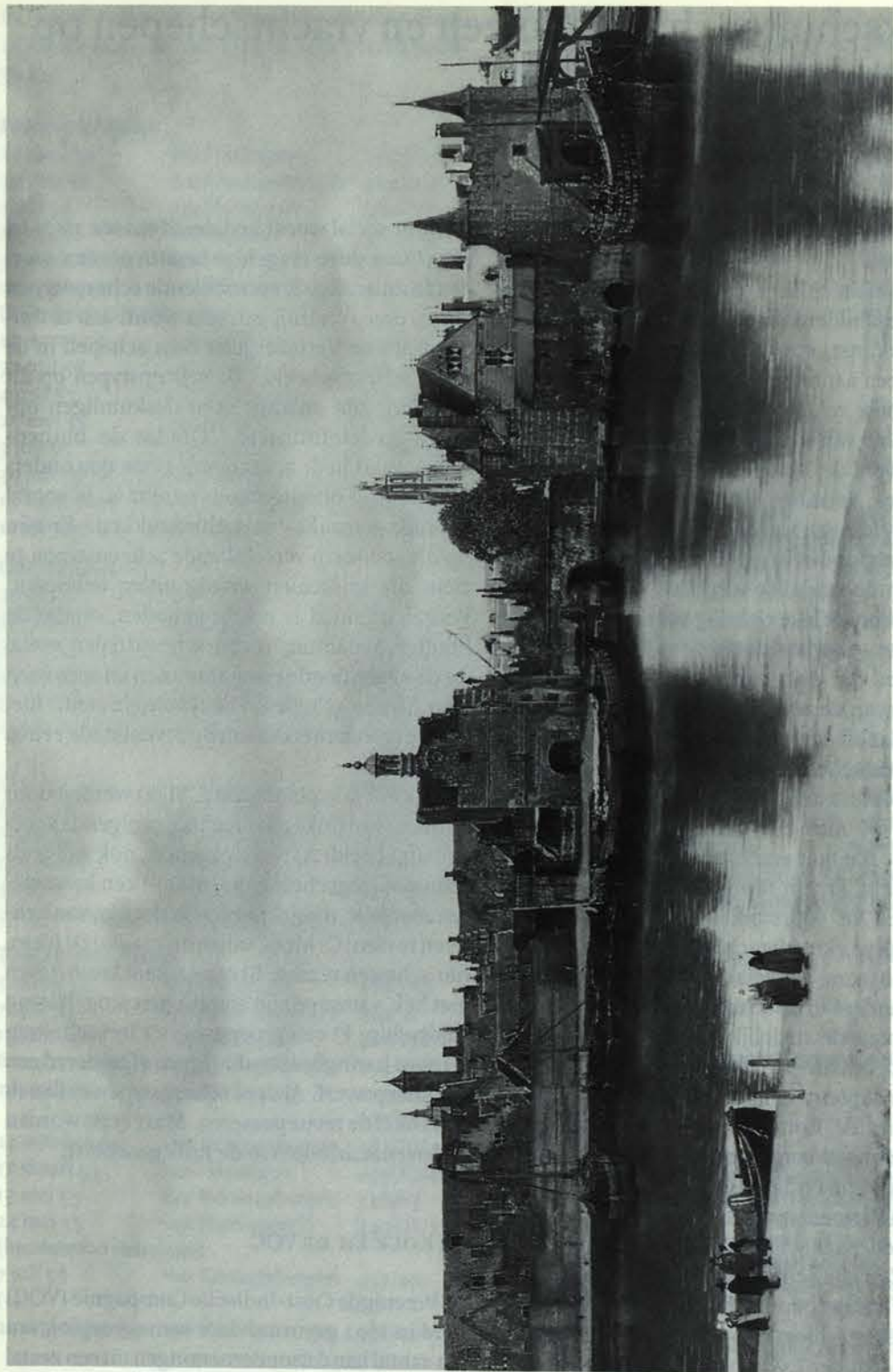
Heeft Vermeer ter stoffering van die haven zo maar een paar willekeurige schepen geschilderd? Zijn die schepen door Vermeer herkenbaar of zelfs documentair afgebeeld en zo ja, geeft dit een toegevoegde historische waarde aan dit schilderij, dat in de kunsthistorische li-

teratuur veelal wordt gedateerd tussen 1659 en 1662? Om deze vragen te beantwoorden worden in dit artikel de verschillende scheepstypen beschreven, waarbij getracht wordt aan te duiden waarom Vermeer juist deze schepen in de Kolk heeft afgebeeld.² De scheepstypen op dit schilderij zijn onlangs door deskundigen opnieuw gedetermineerd.³ Omdat de binnenscheepvaart in de zeventiende eeuw qua onderzoek vrijwel onontgonnen terrein is, is vooral gebruik gemaakt van archiefstukken.⁴ Er zijn op dit schilderij verschillende scheepstypen te zien, die misschien weinig uitleg behoeven. Voorzichtigheid is echter geboden, omdat de huidige benamingen van scheepstypen veelal uit de negentiende eeuw stammen en verwijzen naar ijzeren schepen. Die typologie stemt niet altijd overeen met die van de zeventiende eeuw.

In de Kolk (zie plattegrond, ill. 2) werden door Vermeer van links naar rechts de volgende schepen afgebeeld: A) een trekschuit, ook wel tent-schuit of jaagschuit genoemd; B) een kromsteven met hek, mogelijk een smalschip, van achteren te zien; C) idem, van opzij te zien; D) idem, van achteren te zien; E) een grotere kromsteven met hek, vanwege zijn afmetingen mogelijk een wijdtschip; F) een groep van vier trekschuiten; G) twee haringbuizen die liggen afgemeerd aan de scheepswerf. Al deze scheepstypen zullen in dit artikel de revue passeren. Maar eerst worden de havenactiviteiten in de Kolk geschetst.

DE KOLK EN DE VOC

De Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) werd in 1602 gevormd door samenvoeging van een aantal handelsondernemingen uit een zestal

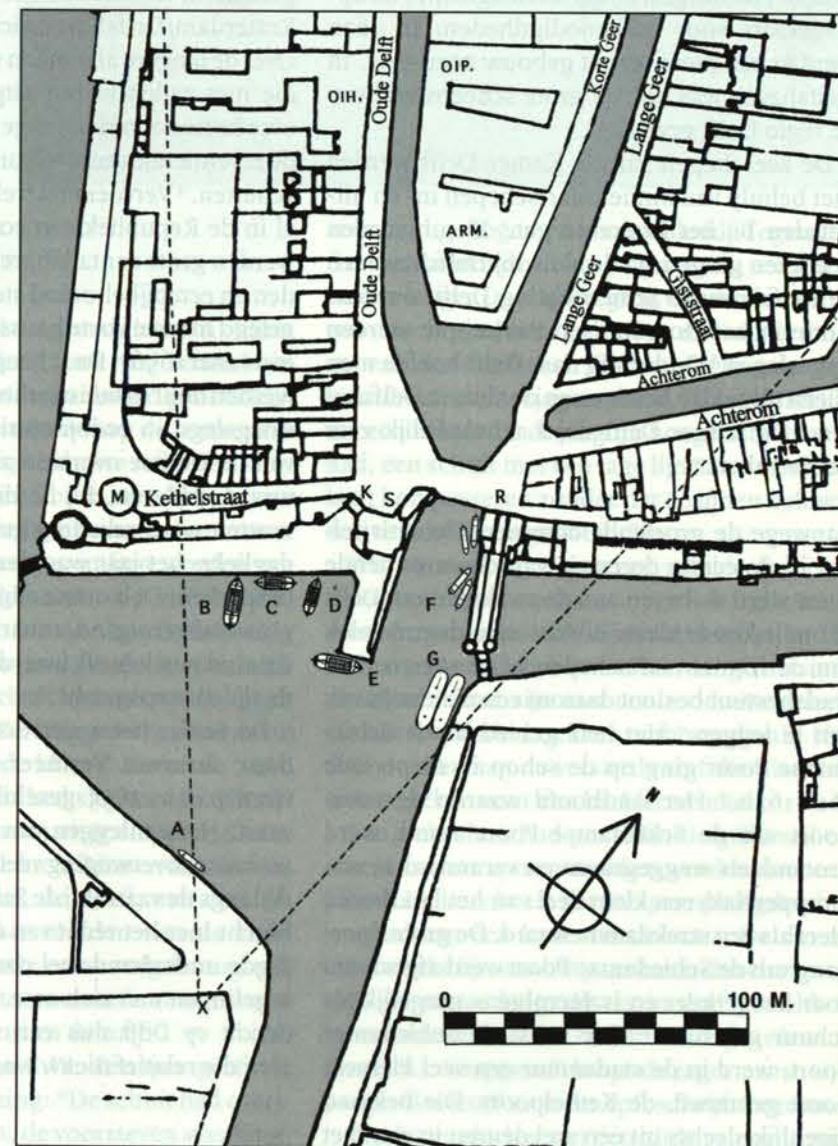


1. Johannes Vermeer, Gezicht op Delft, ca. 1660. Olieverf op doek. Afmetingen 96,5 x 115,7 cm. Linksonder gesigeneerd IVM (ineem). Collectie en foto Mauritshuis, Den Haag.

steden. Die oude 'voorcompagnieën' werden Kamers genoemd, waarvan die in Amsterdam veruit de grootste was en die in Delft een van de kleinere. Elke Kamer had een afvaardiging in het centrale bestuurscollege, de 'Heeren XVII'. Door de Delftse kamer van de VOC (aangeduid met de letters VOCD) werden in de periode 1602-1650 in totaal dertig schepen gereed gemaakt en gezonden naar de Oost. Ook in de daarop volgende jaren werd gemiddeld één schip per jaar uitgezonden; later werden dat er meer.⁵

De Kamer Delft werkte vanuit twee locaties. De belangrijkste was het Oost-Indisch Huis, gelegen in Delft aan de Oude Delft vlakbij het Zuideinde (aangeduid met OIH op de plattegrond). Dit was het bestuurscentrum en de opslagplaats van de kostbare goederen. In 1670 werd het naastliggende huis aan de noordzijde erbij getrokken.⁶ Recht er tegenover, aan het water van de Oude Delft, lag het Oost-Indisch Pakhuis (OIP). Dit laatste pand lag direct aan het water, zodat de goederen vanuit de schepen

2. Plattegrond van de Kolk en de bebouwing aan het zuideinde van Delft. Fotomontage op schaal op basis van de Kadastrale Minuut (1832).
Het volgende is te zien:
A) een trekschuit ook wel tent- of jaagschuit; B) kromstevan met hek, mogelijk een smalschip, van achteren te zien; C) idem, van opzij te zien; D) idem, van achteren te zien; E) grotere kromstevan met hek, mogelijk een wijdschip; F) vier trekschuiten; G) twee haringbuizen; K) Kethelpoort; S) Schiedamse poort; R) Rotterdamse poort; ARM) Armamentarium (arsenaal); OIH) Oost-Indisch Huis van de Kamer Delft; OIP) Oost-Indisch Pakhuis van de Kamer Delft; M) molen; X) standpunt Vermeer.



rechtstreeks konden worden opgehesen. In de achttiende eeuw was een touwslagerij vlak bij het Oost-Indisch Huis gevestigd, 'agter de Brouwerij de Papegaj' waarvan Vermeer het slanke torentje toont. Het lange, hoge dak aan de linkerzijde op Vermeers schilderij hoort wellicht ook bij dit gebouw, maar zal door Vermeer zijn aangepast om de compositie horizontaler en strakker te maken. De andere locatie van de Kamer Delft was in Delfshaven (aan de Achterhaven, het water dat aansluit op de Maas). Het fungeerde als 'zeemagazijn', de opslagplaats voor zeebenodigdheden. In 1672 werd er een nieuw groot gebouw neergezet. In Delfshaven was ook de grote scheepswerf van de regio Delft gevestigd.

De zeeschepen van de Kamer Delft werden met behulp van binnenvaartschepen in- en uitgeladen bij het Goereese gat.⁷ De uitgeladen goederen gingen via de sluis bij Delfshaven en de Delfshavense Schie richting Delft, om ten slotte in het Oost-Indisch Pakhuis te worden opgeslagen.⁸ Onderweg naar Delft hoefde men alleen tolgeld te betalen aan de sluis te Delfshaven.⁹ De Kamer Delft deed aanvankelijk zeer goede zaken.¹⁰

Vanwege de groeiende commerciële activiteiten in de eerste decennia van de zeventiende eeuw werd de haven aan de zuidzijde van Delft te ondiep en te klein. Er was onvoldoende plek om de binnenvaartschepen af te meren. Het stadsbestuur besloot daarom een nieuwe haven aan te leggen.¹¹ Het hele gebied bij de Schiedamse Poort ging op de schop in de periode 1616-1620.¹² Het landhoofd waarop de voorpoort van de Schiedamse Poort stond, werd grotendeels weggegraven en veranderd in wateroppervlak; een klein deel van het landhoofd bleef als een strekdam bewaard. De grote doorgang van de Schiedamse Poort werd afgesloten voor het verkeer en is vervolgens mogelijk als schuur gebruikt.¹³ Vlak naast de Schiedamse poort, werd in de stadsmuur een veel kleinere poort gebouwd, de Kethelpoort. Die bestond eigenlijk slechts uit een stel deuren in een met

natuursteen versterkte opening. De Kethelpoort gaf vanaf de westzijde van de Oude Delft toegang tot de kade, zodat de met paarden gespannen koetsen geen scherpe bocht meer hoefden te maken. Tegen de Schiedamse Poort werd een aanleunend, deels houten gebouw neergezet dat mogelijk als havenkantoor werd gebruikt. Al deze gebouwen zijn te zien op het schilderij van Vermeer.

Toen de vergrote Kolk in 1620 in gebruik werd genomen, kon de binnenvaart tussen Delft en Rotterdam/Delfshaven zich goed ontwikkelen. Over de langere afstanden voeren beurtvaarders die met zeilen waren uitgerust. Voor vervoer over korte en middellange afstanden groeide in de zeventiende eeuw een uniek systeem van trekschuiten.¹⁴ Vervoer met trekschuiten werd vooral in de Republiek een economisch succes; er werden grote aantallen trekvaarten met jaagpaden en een bijbehorend stelsel van sluisen aangelegd in twee korte hausses: een vanaf 1632 en een vanaf 1656.¹⁵ De scheepvaart met passagiers werden door lokale overheden strak geregeld en vastgelegd in ordonnanties. De ordonnanties van de Delftse overheid zijn vrij compleet bewaard gebleven. Bij de dienstregeling van afvaarten werd rekening gehouden met de uren daglicht; het jaar was daartoe ingedeeld in 14 tijdperken. De kortste daglichtperiode was van 1 november tot eind januari; de langste van 1 mei tot eind juni van elk jaar; daartussen varieerden de tijden stapsgewijs.¹⁶

De Schie, het water tussen Delft en Rotterdam, waarvan Vermeer het begin afbeeldt, werd pas in 1655 geschikt gemaakt als trekvaart. Het aanleggen van paden op de dijken, uit kostenoverweging veelal slechts aan één zijde langs de vaart (bij de Schie aan de westzijde), bracht met het recht van overpad en het benodigde onderhoud veel conflicten en juridische regelingen met zich mee.¹⁷ Vermeer liet op zijn *Gezicht op Delft* dus een trekschuitverbinding zien die relatief nieuw was.

3. Johannes Vermeer, *Gezicht op Delft*. Detail van een trekschuit die even ligt te wachten aan de kolk; de instapopening ligt aan de waterzijde. Een groepje rijk geklede burgers staat te praten. Rechts van de trekschuit zien we een van de twee rollepalen, die het nemen van de bocht mogelijk maakten.

Een aantal trekschuiten ligt rechtsachter afge-meerd, aan de zijkant van de Rotterdamse poort.



SCHEEPSTYPEN IN DETAIL DE TREKSCHUIT (A EN F)

Links vooraan (zie plattegrond, letter A) toont Vermeer een trekschuit, ook wel tentschuit, jaagschuit, jaagveer of 'schuiteveer' genoemd.¹⁸ De benaming tentschuit wijst op de tentvormige opbouw. Vanaf 1632 zien we eerst een simpele afdekking, vergelijkbaar met die van een huifkar, waarbij het zeildoek naar believen over hoepelvormige steunen open kon worden geslagen. Na het midden van de zeventiende eeuw werd meestal een stevig, rechthoekig houten frame getimmerd, bedekt met zeildoek. Dit soort trekschuit had een totale lengte van ca. 11,5 meter.¹⁹ De langgerekte, overdekte ruimte voor de 'tweede klasse' heette de 'tent' of het 'ruim'. Dit ruim had slechts aan één zijde een opening om in- en uit te stappen, die tevens daglicht en frisse lucht binnen liet. Er was ook een 'eerste klasse', de 'roef', met een uitgang achteraan in het midden van de trekschuit. In de achttiende eeuw volgde nog een luxer type trekschuit met een serie vensters aan beide zijden van de tent en de roef.

Schependeskundige E.W. Petrejus geeft de volgende karakterisering: "De schuit had overigens een slanke vorm, de voorsteven was lang,

zeer licht gebogen en sterk vallend. Tegen het frontschot stonden twee jaagmasten, een korte en een lange. De jaaglijn ging van de stuurstoel van de schipper naar de top van de langste mast en van daar met een flinke lengte naar het haamhout van het jagerspaard. Het is duidelijk dat een schuit die de jaaglijn hoog vastgemaakt had, een schuit met een lage lijn aan de buitenkant kon passeren zonder dat de lijnen behoeften te worden losgegooid."²⁰

We kunnen op Vermeers schilderij bij de trekschuit links vooraan niet zien welk soort mast in gebruik is. Alle vier trekschuiten (F) rechts achteraan hebben echter lange masten, die beschilderd zijn met een roodwitte streep die als een kurkentrekker omhoog draait. Het doet denken aan de versierde staf die dient als uithangteken voor een barbierswinkel.

Een trekschuit had per definitie géén zeil en moest daarom voortgetrokken worden door een paard. De knecht en het trekpaard volgden het jaagpad aan één kant van de vaart. De dunne maar sterke lijn van het paard naar de schuit was zo'n 60 meter lang. Als er in draf getrokken moest worden werden er soms twee paarden ingezet: "... 'stappend' loopt de jager naast zijn paard, 'dravend' zit hij er op", schrijft Petrejus.²¹

Omdat er slechts aan één zijde van een trek-

vaart werd getrokken en de opening van de trekschuit (althans in de versie met geheel houten betimmering, na het midden van de zeventiende eeuw) aan één kant lag, moest het schip af en toe worden gedraaid om de passagiers goed aan wal te kunnen zetten. Het ruim was zo stevig getimmerd dat de schipper er over heen kon lopen, bijvoorbeeld bij het kloeten met de lange boom tijdens het vertrekken of aanleggen. Rechttuit varen was voor de schipper dankzij het lange trektouw geen probleem. Een scherpe bocht maken langs een gebogen kade vereiste echter stuurmanskunst en een praktisch hulpmiddel. De 'rollenpalen' die bij Vermeer vooraan te zien zijn (bij de burgers die daar staan te wachten) zijn bedoeld om het trektouw er voor langs te leiden, teneinde de schuit niet te veel naar de wal te trekken als het trekpaard de bocht volgt.²²

Bij Vermeer, een schilder die veelal heldere en samenhangende composities maakt, neemt deze trekschuit een onlogische positie in. We zien namelijk de achterzijde van de trekschuit, zodat de enige opening hier niet aan de landzijde, maar aan de waterzijde lag. De officiële instaphalte in Delft lag aan de zijkant van de strekdam voor de Schiedamse Poort (vanuit ons gezichtspunt aan de rechterzijde) zoals onder andere te zien is op een stadsplattegrond uit 1832.²³ Misschien ligt deze schuit hier alleen maar even te wachten? Maar wat doen de passagiers dan op deze plek? Bij een zo zorgvuldige schilder als Vermeer, die goed vertrouwd was met het komen en gaan van trekschuiten aan het Zuideinde, is dit wel een merkwaardige constructie, wellicht gekozen om redenen van compositie.

ORDONNANTIE

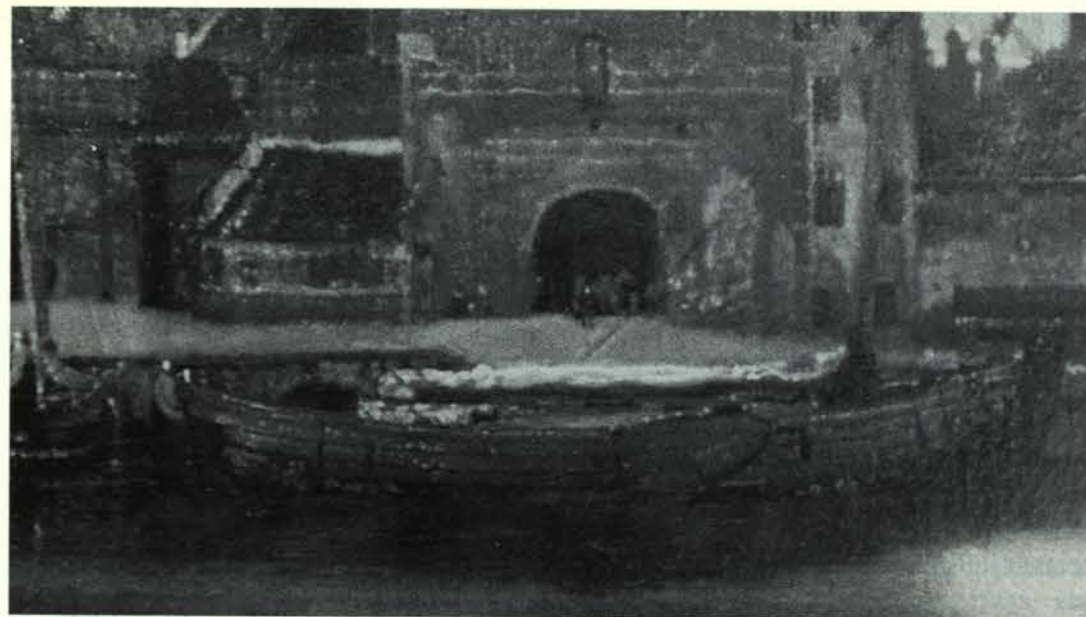
In het Gemeentearchief Delft is onder andere een ordonnantie uit 1730 bewaard gebleven van het 'Schuiveveer Delft-Rotterdam'.²⁴ Deze ordonnantie geeft een gedetailleerd beeld van het reilen en zeilen van dit 'schuiveveer' dat in



4. Johannes Vermeer, Gezicht op Delft, detail van het schip aangeduid met B). Het is een kromstevan met hek, mogelijk een smalschip. Vermeer toont een drietal van dit soort schepen.

hoofdzaak bestemd was voor passagiersvervoer.²⁵ Voor het begrip van het schilderij van Vermeer worden hier alleen de artikelen uit de ordonnantie genoemd die betrekking hebben op de gang van zaken in de Kolk van Delft.

Een enkeltje van Delft naar Rotterdam kostte 5 stuivers in de tent of 10 stuivers in de roef. De trekschuiten vertrokken volgens dienstregeling.²⁶ Er waren vastgestelde instapplaatsen; de hoofdschipper kreeg een boete van 50 stuivers als hij tussentijds nog passagiers innam. De enig toegestane instappunten waren "de Kolk, de Kandelaar en de Schans".²⁷ Bij het wegvaren stonden de beide schuitvoerders ieder met de boom (een lange stok) in de hand, de knecht voor op de schuit en de schipper bij het roer achter op de schuit. De eigenlijke afvaart in Delft is niet in de Ordonnantie beschreven maar we kunnen die wel reconstrueren. Omdat het trekpaard in Delft niet met de lijn langs de afge-



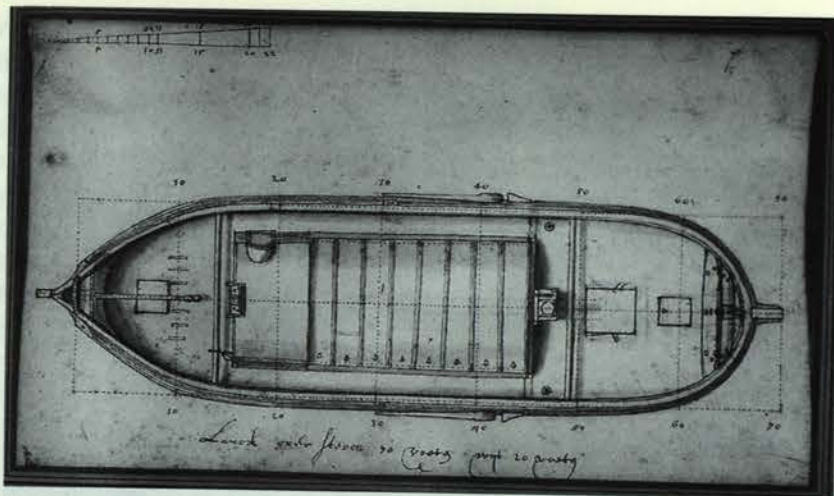
5. Johannes Vermeer, Gezicht op Delft, detail, grotere kromstevan met hek, mogelijk een wijdschip, van opzij gezien. Het schip ligt aan de kop van een strekdam, het 'hoofd' voor de Schiedamse poort. Trekschuiten vertrokken volgens dienstregeling van de 'veerkaai' (gelegen aan de rechter zijkant).

meerde binnenschepen kon lopen, wachtte het paard aan de overzijde op de kade, vermoedelijk vlak bij de 'rollenpalen' die Vermeer toont. Daar maakte de knecht het lange trektouw vast aan het haamhout van het paard en kon de reis naar Rotterdam of Delfshaven beginnen. Passagiers die in de omgekeerde richting reisden, vanuit Rotterdam via Delft naar Den Haag of Leiden, moesten in Delft bij de Schiedamse Poort uitstappen en te voet verder gaan naar de Haagpoort, waar zij overstapten op de Haagse of Leidse trekschuit.²⁸

In de Ordonnantie staan nog aanvullende bepalingen. Indien na afvaart van de 'Veerkaai' aan de Kolk binnen een half uur twintig personen stonden te wachten, dan diende de schippersbaas een extra schuit in te zetten. Er zijn verder nog een aantal maatregelen van openbare orde die in grote lijnen in elke ordonnantie herhaald worden, en dus – vanuit de praktijk – wezen op een dringende noodzaak. Deze orde-maatregelen gaan onder andere over het bestrijden van het vloeken en het beperken van het roken.²⁹ De trekpaarden konden in Delft tot

rust komen bij het 'paardewad', gelegen aan de buitenoever aan de oostzijde van de Rotterdamse Poort, vlak bij de scheepswerf. Dit 'paardewad' is afgebeeld op de Kaart Figuratief van Delft (1675-1678). Jonge, sterke paarden werden in hun loopbaan eerst gebruikt voor andere doeleinden. Als ze ouder werden en minder kracht en uithoudingsvermogen kregen, moesten zij nog een aantal jaren zware arbeid verrichten als trekpaard.

De trekschuit mag overigens niet verward worden met het beurtschip, een groot schip met zeil, bedoeld voor passagiers en vracht, eveneens varende op gereguleerde tijden. De 'nachtschuit' was een bijzonder beurtschip voor nachtelijk vervoer van passagiers en bagage over langere afstand. Aan de mast van de forse 'Delftse nachtschuit' werd bij de afvaart een zeil gehesen, behalve als tegenwind het gebruik van trekpaarden noodzakelijk maakte. Kandelaars zorgden voor verlichting en een veilige nachtelijke vaart.



6. Wijdtschip. Anoniem. Technische tekening: grootspant en zijaanzicht van een wijdtschip (grotere kromstevens met hek). Opschrift: Wijt 20 voeten, hol [...] voet 3 duym; Lanck over steven 70 voeten. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, inv.nr. I.11.2.

DE KROMSTEVENS MET HEK, MOGELIJK SMALSCHEPEN (B, C, EN D)

Op Vermeers schilderij zien we aan de kade een aantal kromstevens of tjalkachtigen liggen. Van links naar rechts zien we er een van achter afgebeeld (B), een van opzij (C) en opnieuw een van achteren (D). Kromstevens zijn binnenschepen, herkenbaar aan de zichtbaar geringe holte, die werden gebruikt voor vrachtvervoer. Dit soort schepen werd in de zeventiende eeuw lokaal wellicht smalschip, wijdtschip of misschien ook wel kaag genoemd, maar in hedendaagse termen noemen we dit type een 'hektjalk met spriettuig'.³⁰ Aan de achterzijde lopen de boorden namelijk sterk omhoog en ze komen samen in een 'hek'. Daarin bevindt zich het hennengat, waardoor de helmstok of roeren steekt, die het roer bedient.

De varianten smalschip of wijdtschip vereisen een kleine uitleg. Smalschepen en wijdtschepen zijn van eenzelfde type, maar verschillen in afmeting.³¹ Een smalschip kon in Gouda de nauwe, overwelfde, 4,68 meter brede 'Donkere Sluis' passeren. Schepen die net even breder waren (wijdtschepen dus) moesten buiten Gouda om varen.³² Ook in Spaarndam was er zo'n nauwe sluis die alleen smalschepen kon doorlaten.³³

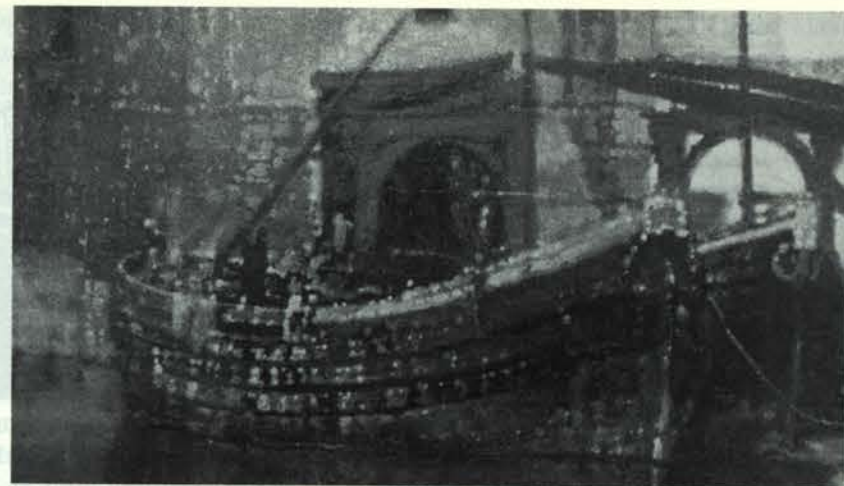
Het tweede schip van links (C) ligt evenwijdig

aan de kade, de voorsteven die met goud en blauw is versierd naar links. Aan de steven is een kleine bol bevestigd, eveneens in blauw en goud. De donkerrode bol aan de voorzijde met een doorsnede van ca. 1 meter kan de fokkenhuik zijn, een soort foedraal om het zeil.³⁴ De zeilen hadden bij het herhaaldelijk opgeien veel te lijden.³⁵ Ook de ankerkabels hadden het bij dit type schip zwaar te verduren doordat het opgegeide zeil veel wind ving.³⁶ Het derde schip (D) is van achteren te zien en is lastig te zien door de na-donkering van de pigmenten op het schilderij.

Wat zeggen de handboeken over de kromstevens met hek? Petrejus meldt: "De inrichting was bij alle tjalken dezelfde: het ruim, een achteronder voor de schipper en zijn gezin en een vooronder voor de [een of twee] knechts. De stookplaats bevond zich achter in het schip."³⁷ "Smal- en wijdtschepen werden gebruikt voor vracht- en personenvervoer en als lichter van de Oost-Indiëvaarders..."³⁸ De serie kromstevens op het schilderij van Vermeer werden misschien mede gebruikt voor het lichten van zeeschepen. Vanaf de Oost-Indiëvaarders brachten ze de goederen naar de Delftse pakhuizen van de Oost-Indische Compagnie.³⁹

Op het schilderij van Vermeer is niet met het blote oog (maar wel via een röntgenopname of een bijzondere videoteknik, infrarood reflectie)

7. Johannes Vermeer, Gezicht op Delft, detail, twee haringbuizen, schuin van achteren te zien. Op de achtergrond de dubbele ophaalbrug die aansluit op de weg aan de scheepmakerij en die leidt naar de voorpoort van de Rotterdamse poort.



tografie) nóg een schip zichtbaar, dat is gelegen tussen de eerder genoemde schepen. Ook opzij van de haringbuizen is nog een schip te zien dat door Vermeer bij nader inzien weggeschilderd is om de compositie te versterken. Ook is het formaat van enige schepen aangepast tijdens het schilderen.

EEN GROTERE KROMSTEVEN MET HEK, MOGELIJK EEN WIJDTSCHIP (E)

Aan de kop van de strekdam voor de Schiedamse Poort toont Vermeer de zijkant van een grote kromsteven met hek, mogelijk een 'wijdtschip'. Dit schip, waarvan de voorsteven naar rechts is gericht, heeft opzij een groot zwaard met een groenachtige bovenrand. Het imposante witte zeil is gestreken. De achterzijde is blauw en goud geverfd.

Dit type schip werd evenals het smalschip gebruikt voor goederenvervoer en, vanwege de grotere breedte, mogelijk ook wel ingericht als beurtschip, waarbij het geschikt werd gemaakt voor personenvervoer.

HARINGBUIZEN (G)

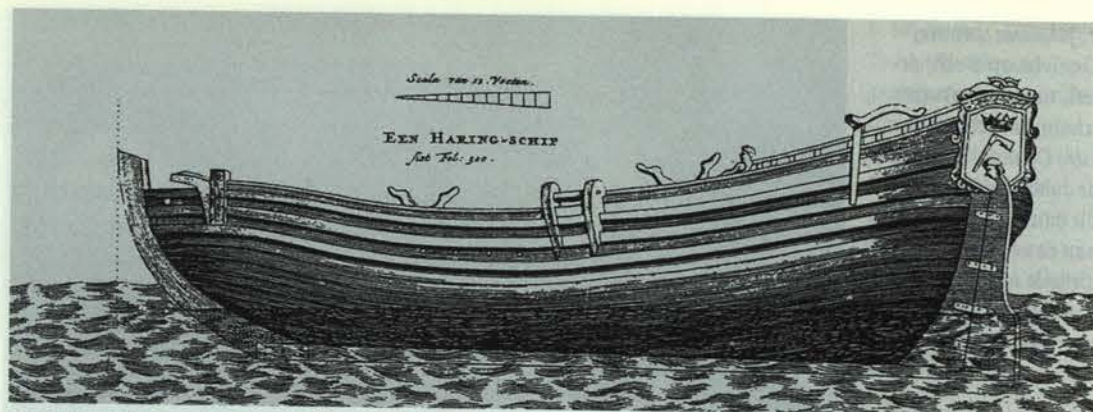
Geheel rechts op Vermeers schilderij liggen twee haringbuizen, afgemeerd aan de scheeps-

werf.⁴⁰ Het zijn grote buizen, speciaal gebouwd voor de haringvisserij.⁴¹ Zeventiende-eeuwse bronnen duiden twee lengtematen aan: een klein type van 14,4 meter en een grote van 22 meter.⁴²

Rond 1600 was de haringvangst een van de grote bronnen van de welvaart van de Republiek. De visserijonderneming werkte op bijna industriële schaal; er waren in het seizoen 500 à 600 haringbuizen op zee. Het visseizoen was – om de viskwaliteit te garanderen – wettelijk beperkt. Men mocht elk jaar slechts vissen van 1 juni tot eind december (wat echter wel wat opgerekt kon worden); buiten die tijd werden de schepen opgelegd.⁴³ Delfshaven, dat viel onder het stadsbestuur van Delft, was rond 1600 een belangrijk centrum voor de haringvaart, maar tegen 1660 was de haringvaart er sterk afgenomen en was de positie van Delfshaven relatief onbelangrijk.⁴⁴

Beide door Vermeer getoonde haringbuizen zijn driemasters, waarvan de twee voorste masten gestreken kunnen worden. In horizontale stand rusten de uiteinden op het achterdek, op een dwars geplaatste horizontale balk, galg genaamd. Op Vermeers buitenste haringbuis (die het dichtste bij de toeschouwer staat) is de middelste mast geheel weggenomen en de voorste (fokken)mast gedeeltelijk gestreken. De achtermast staat nog omhoog.

Van de tweede haringbuis staan de middelste



8. Haringschip. Anonieme gravure. Opschrift: Een Haring-schip, siet Fol. 300, scala van 12 voeten. Uit: Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheepbouw-konst* Opengesteld, Amsterdam uitg. Jan ten Hoorn, 1697. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

en achtermast overeind; de fokkenmast is niet te zien. Beide schepen liggen aan de scheepswerf en zijn dus in reparatie. Door het aftakelen van enige masten en het ontbreken van de zware zoutvaten en andere scheepsbenodigdheden, liggen beide haringbuizen buitengewoon hoog in het water. Aan de achterzijde lopen de boorden sterk omhoog in de 'verschansing' en komen samen in een 'hek'. Daarin bevindt zich, evenals bij de hiervoor besproken kromstevens, het hennegat waardoor de helmstok steekt die het roer bedient. De vloeiende ronding van de kromme balken aan de buitenzijde is – volgens scheepskenners – door Vermeer goed getroffen.

Midscheeps is vaag de opening te zien, waardoor de zeer lange, aan tonnetjes hangende drijfnetten naar buiten werden gelaten en naar binnen konden worden getrokken. Om de wrijving te verminderen was tussen de verticale geesten de 'geestrol' opgehangen waarover het net naar binnen kon rollen. Er werd bij duisternis gevist omdat de haring alleen 's nachts naar boven zwom om naar voedsel te zoeken. Overdag zwom de haring te diep om het drijfnet met succes te kunnen gebruiken.⁴⁵

EEN VERFIJNDE DATERING VAN HET GEZICHT OP DELFT

Uit Vermeers totaalbeeld kunnen we het door hem afgebeelde tijdstip afleiden uit een aantal elementen. Ten eerste zien we het volle gebladerde van de bomen op de achtergrond, dat gegeven het zeventiende-eeuwse klimaat in de Republiek een seizoen aanduidt ergens tussen mei en oktober. Ten tweede weten we dat de haringbuizen van 1 januari tot 1 juni van elk jaar werden opgelegd (d.w.z. buiten gebruik werden gesteld). Het betreft kostbare schepen die optimaal gebruikt moesten worden in het visseizoen. Deze twee haringbuizen zijn aan de Delftse scheepswerf in deels onttakelde staat afgebeeld. De opbouw van de tijdelijk verwijderde masten zal nog enige tijd in beslag nemen.⁴⁶ Ten derde is aan de stand van de zon te zien dat het een vroege ochtend betreft.⁴⁷ Deze drie observaties geven uitsluitel over het door Vermeer afgebeelde moment, namelijk een vroege ochtend in de eerste helft van de maand mei.

In welk jaar dan wel? Opnieuw vinden wij sterke aanwijzingen in het schilderij. Vermeer beeldde de bovenzijde van toren van de Nieuwe Kerk in doorzicht af, zónder een carillon van grote en kleine klokken. Documenten tonen aan dat de verticale openingen boven in de toren

(op ca. 71 meter hoogte) vanaf de zomer van 1662 geheel gevuld waren met een carillon.⁴⁸ Het is niet vast te stellen of er op die plek vanaf de middeleeuwen tot aan 1660 een aantal klokken te zien was. De collectie prenten en tekeningen in de Atlas van het Gemeentearchief Delft geeft daarover geen uitsluitel.⁴⁹ Eén afbeelding (nummer 83) in de catalogus *Delftse meesters, tijdgenoten van Vermeer* (Prinsenhof 1996) toont een schilderij van Vosmaer uit 1652 waar wél klokken te zien zijn. Zeker is dat tussen mei 1660 en de nazomer van 1661 een aantal klokken omlaag en omhoog werden gehezen door de firma Hemony. Op stilistische gronden hebben deskundigen vastgesteld, dat Vermeer de groep van drie stadsgezichten, waartoe het *Gezicht op Delft* behoort niet vóór 1659 of 1660 gemaakt zal hebben.⁵⁰ Het *Gezicht op Delft* is zeker de grootste en meest voldragen van deze drie schilderijen. Ik kom, gegeven de bovenstaande analyse, uit op de vaststelling dat Vermeer een scène toont aan het Zuideinde van Delft in een vroege ochtend in de eerste helft van de maand mei 1660 of 1661. Omdat Vermeer als schilder langzaam en zorgvuldig werkte zal het schilderij pas zijn voltooid in de periode 1662-1665. Wij weten dat hij het nu en dan ter droging wegzette, want de later door Vermeer aangebrachte lagen olieverf zijn in het craquelé van de oudere verflagen gedrongen. Het schilderij werd tijdens het leven van Vermeer, mogelijk na ca. 1662 maar zeker vóór het jaar 1674 verkocht aan de mecenas en verzamelaar Pieter Claesz van Ruijven en zijn echtgenote Maria de Knuyt, die samen overigens al een groot aantal schilderijen van Vermeer in bezit hadden.⁵¹

SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Vermeer heeft in het *Gezicht op Delft* de werkelijkheid van het scheepvaartverkeer in de Kolk nauwkeurig observerend en documentair overtuigend geschilderd. Zijn afbeelding is in dat opzicht vergelijkbaar met bepaalde onderdelen

in zijn beroemde interieurschilderijen. Maar hij heeft op onderdelen voorrang gegeven aan de eisen van compositie boven natuurgetrouwheid.⁵² Vermeer verwerkte in de scheepstypen een schat aan betrouwbare historische informatie. Hij toont links vooraan een trekschuit en achteraan, aan de kade, van links naar rechts vier kromstevens met hek. Rechts achteraan ligt een groep van vier trekschuiten en tenslotte geheel rechts nog twee haringbuizen.

De kromstevens, in de variëteiten wijdtship en smalschip, zorgden voor vervoer van goederen op binnenwateren. Wellicht speelt ook de afhandeling van de lading van Oost-Indiëvaarders hier een- of tweemaal per jaar een rol, omdat in Delft een Kamer van de VOC gevestigd was met opslagruimten in Delft en een dependance in Delfshaven. Het meest rechtse exemplaar van de kromstevens, gelegen aan de strekdam voor de Schiedamse Poort, is mogelijk een wijdtship en kan als beurtveer zijn ingericht ten behoeve van het vervoer van goederen en passagiers over langere afstand.

De trekschuiten zijn wellicht prominent afgebeeld vanwege de in 1655 nieuw geopende vaste trekschuitverbinding tussen Delft, Delfshaven en Rotterdam. De zijkant en de kop van de strekdam deed dienst als 'veerkade', een centraal opstappunt naar deze plaatsen. De trekschuit geheel links bij Vermeer ligt daar slechts te wachten; er stappen daar géén passagiers in of uit, hetgeen opmerkelijk is.

De scène en de eerste opzet van het *Gezicht op Delft* (dat door Vermeer mogelijk werd voltooid in de periode 1662 tussen en 1665), is aan de hand van deze studie exacter te dateren dan ooit tevoren, namelijk op een vroege ochtend in de eerste helft van de maand mei in het jaar 1660 of 1661.

NOTEN

- Deze fenomenen worden onder andere besproken in een in 1982 verschenen artikel van Wheelock en Kaldenbach, waarin de topografische juistheid van Vermeer's *Gezicht op Delft* wordt besproken aan de hand van kaartmateriaal

- en vele reproducties van andere kunstenaars. Arthur K. Wheelock jr. en Kees Kaldenbach, 'Vermeer's View of Delft and his Vision of Reality', in: *Artibus et Historiae*, nr. 6 III (1982) 9-35.
- Omstreeks het begin van de 20ste eeuw werd op de plaats waar Vermeer werkte een pand neergezet dat daar tot circa 1990 stond: Hooikade nr. 29. De rooilijn van de huidige nieuwe gebouwen (2000) op het Plein Delft is een stuk naar achteren geplaatst. Vermeer zal het daadwerkelijke schilderwerk thuis in zijn studio hebben verricht. Zie voor een bespreking ook de home page op het internet, <http://www.xs4all.nl/~kalden/>
- 2 Het onderwerp 'Schepen bij Vermeer' is in de scheepvaart-literatuur tot nu toe vrijwel onbesproken gebleven. Een aantal artikelen geven wel achtergrondinformatie. De bouw van Compagnieschepen bij Delft is behandeld door L.M. Dillo, 'Over scheepsbouw en scheepvaart bij de Kamer Delft', in: *Delft en de Oostindische Compagnie* (Amsterdam 1987) 37-56. Zij meldt dat de Kamer Delft 1/16 van de gehele scheepsbouw van de VOC voor zijn rekening nam, door kleinere schepen te bouwen tot 500 ton. Aan de scheepswerf in Delfshaven werden in totaal 111 schepen gebouwd. Zij schrijft in dat artikel niet over de scheepswerf aan het Zuidende van Delft. Zie ook drs. J.C. Bottema, 'Beurtveer en stoomboot tussen Delft en Rotterdam', in: *Pennevruchten uit Delfts Historie* (Amsterdam 1986) 9-29.
 - 3 Mijn dank gaat uit naar de heren drs. H. Dessens en drs. F. Looimeijer van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, die eerdere versies van dit artikel van commentaar voorzagen. Tevens dank ik de staf van de bibliotheek van dit museum. Fouten die eventueel nog in dit artikel staan zijn de mijne.
 - 4 In de gemeentearchieven van Amsterdam, Delft en Rotterdam werden gegevens aangetroffen. Verder werd gebruik gemaakt van literatuur en documenten in de bibliotheken van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en van de Universiteit van Amsterdam. Omdat personenvervoer gedetailleerd werd geregeld door stedelijke overheden werd vooral over trekschuiten in de archieven veel materiaal aangetroffen. De archiefvondsten betreffen ook de werking van de binnenvaart rondom Delft en overschrijden de vraagstelling van dit artikel. Later hoopt de auteur er een afzonderlijke bijdrage over te publiceren.
 - 5 Na 1689 vertrokken er gemiddeld twee VOC-schepen per jaar en in 1747 werden het er zelfs vijf. Vanaf 1716 hadden de zeeschepen een gemiddeld gewicht van 600-650 ton; na 1737 circa 850-880 ton. Luc Eekhout, 'De Delftse kamer van de VOC, 1680-1803', in: *De stad Delft, cultuur en maatschappij van 1667 tot 1813* (Tentoonstellingscatalogus Stedelijk Museum Het Prinsenhof, Delft 1982) I, 68
 - 6 Eekhout, *De Delftse kamer*, 67
 - 7 D. Wijbenga, *Delft, een verhaal van de stad en van haar bewoners, deel II, van 1572-1700* (Rijswijk 1986). Hij stelt dat de uit de Oost aangevoerde goederen in Delfshaven werden overgeladen in zogenaamde 'damlopers' die de goederen naar Delft voerden. Een damloper was door zijn platte bodem geschikt om over een overtoom te worden gesleept en het was in de zeventiende en achttiende eeuw een veel voorkomend scheepstype. Omdat er tussen Delfshaven en de kolk in Delft geen dam lag was er m.i. geen noodzaak dit type schip te gebruiken.
 - 8 L. Eekhout, 'De Delftse Kamer van de VOC', in: *De stad Delft, cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Tentoonstellingscatalogus Stedelijk Museum Het Prinsenhof, Delft

- 1981) I, 90-94. Voor de Kamer van Delft kwamen vanaf 1658 de volgende schepen retour: in 1658 de Phoenix; in 1660 de Dordrecht; in 1661 geen; in 1662 opnieuw de Phoenix. Op p. 91 schrijft Eekhout: "Naast de vloot bezat de VOC een jacht, dat diende om bewindhebbers van en naar Delfshaven te brengen. Zijn ligplaats was iets ten westen van de Schiedamse Poort te Delft." Vermeer heeft dit jacht niet afgebeeld.
- 9 De tarieven bedroegen van 1 stuiver voor de kleinste schuiten tot 10 last, tot 6 stuivers voor schepen van meer dan 31 lasten. Gemeentearchief Delft (GAD), inv. 8', nr. 32, "Ordonnantie, gedaan 20 juni 1710, gedrukt door Beman, 1732".
- 10 Eekhout, 'De Delftse kamer' (1981). In de periode 1602-1616 bracht zij voor de investeerders jaarlijks gemiddeld 37% winst op. Van de in totaal 30 uitgevaren schepen in de periode 1602-1651 zijn er 22 met rijke lading teruggekeerd. De overige 8 schepen zijn in de Oost gebleven, of vergaan dan wel gekaapt.
- 11 Om deze forse publieke werken te bekostigen werd vanaf 1 augustus 1616 de accijns op tarwe verhoogd. Het resultaat was onvrede en tenslotte een belastingoproer, dat spoedig de kop werd ingedrukt.
- 12 Daartoe werd de oude voorpoort van de Schiedamse Poort, die zeer bouwvallig was geworden, afgebroken. Ervoor en ernaast werd de Kolk gegraven. Het grondwerk werd verricht in een drooggemalen bouwput, voorzien van damwanden die waren gemaakt van houten palen, onderling stevig vastgezet met touwen. Wijbenga, *Delft, een verhaal*
- 13 In geen van de bewaard gebleven stadsgezichten kan men dwars door de poort heen kijken. De ruimte moet dus een andere bestemming hebben gekregen. De fotocollectie van de door mij verzamelde stadsgezichten en het kaartmateriaal rond de Kolk berust in de bibliotheek van het Mauritshuis, Den Haag.
- 14 J. de Vries, 'Barges and Capitalism', in: *AAG Bijdragen XXI* (Wageningen 1978) 39-372. Een startschot werd gegeven in de Spaanse Nederlanden. Tussen Brussel en Antwerpen liep het Kanaal van Willeboek, waar vanaf 1618 schuiten al regelmatige diensten uitvoerden.
- 15 Zie voor een discussie mijn komend artikel over de binnenvaart in Delfland.
- 16 GAD, inv. 8', nr. 16, Ordonnantie 12 okt. 1674, gedrukt door De Groot. Tot ver in de volgende eeuw bleven deze openings- en sluitingstijden gehandhaafd.
- 17 F.M. van Leeuwen, 'Vervoer en postwezen', in: *De stad Delft, cultuur en maatschappij van 1667 tot 1813* (Tentoonstellingscatalogus Stedelijk Museum Het Prinsenhof, Delft 1982) I, 66
- 18 Bij de term 'schuiveveer' dreigt m.i. spraakverwarring met het grotere type schuit dat met zeil over grotere afstand vaart.
- 19 C. van Yk, *Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt. Vertoonende Naar wat Regel, of Evenredelijkheid, in Nederland meest alle Scheepen werden gebouwd; mitsgaders Masten, Zeylen, Ankers, Touwen, enz. daar aan gepast (...)*. (Delft 1697; facsimile, z.j.). Voor de trekschuit geeft Van Yk de volgende afmetingen: lengte 37 Rijnlandse voet van 31 cm = 11,47 m; breedte 7 voet = 2,17 m. De tent was 18,6 Rijnlandse voet = 5,76 meter lang. Het roer was 3 voet = 93 cm breed. Ik veronderstel dat de maten van de Delftse schuiten niet veel zullen afwijken.
- 20 E.W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen; binnenschepen, jachten en vissersschepen* (Bussum 1971) 69
- 21 Ibidem, 72
- 22 Gait L. Berk, 'De Rollepaal' en 'Andermaal de rollepaal', in:

- Spiegel der zeilvaart, respectievelijk 2e jaargang nr. 1* (1978) en 11e jaargang nr. 5 (1987) 35
- 23 Deze kaart, de 'Kadastrale Minuut' is gemaakt om op een moderne wijze het kadaster bij te kunnen houden. In 1998 verscheen een herdruk op atlasformaat.
- 24 GAD, inv. 8', no. 59, Ordonnantie vastgesteld op 18 April 1730, gedrukt in 1787. Deze zelfde regels bleven dus zo'n vijftig jaar van kracht. De auteur gaat ervan uit dat deze regels ook golden in de periode 1660-1670.
- 25 Een ander document van gelijke strekking is de 'Ordonnantie op het Maassluisse veer en trek-pad', vastgesteld op 9 oktober 1715 en gedrukt door Beman in 1737. GAD, inv. 8', nr. 41.
- 26 Dirck van Bleyswijck, *Beschrijving der stad Delft* (Delft 1667-1680) II, 679. Van Bleyswijck schrijft over de Schiedamse Poort: "Het is een oud doch echter noch sterck gebouw voorsien met twee uyrswysers...mitsgaders en klokkeslag waer na de Schippers van alle voornoemde Veerschuyten sich moeten reguleren..."
- 27 Ordonnantie, art. 23. Elders in ordonnaties in Delfland is het uitdrukkelijk toegestaan onderweg te stoppen voor passagiers indien die aan de vaart wonen.
- 28 Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen*, 72
- 29 Deze ordemaatregelen hoop ik mijn volgend artikel uitgebreider te behandelen.
- 30 Schriftelijke informatie, in 1999 verstrekt door drs. F. Looimeijer. Hij waarschuwt voorzichtig te zijn met het gebruik van 19de-eeuwse terminologie op de 17e-eeuwse situatie: "Na twintig jaar intensief kijken naar afbeeldingen, is het mij volstrekt onduidelijk waarom een tjalkachtige van het soort als het onder E bedoelde, nu een kaag of wijdschip genoemd wordt."
- 31 G.C.E. Crone, *Nederlandse Jachten, Binnenschepen, Vissersvaartuigen (...)* 1650-1900 (Amsterdam 1926). Crone geeft een schema van vele soorten schepen, onder andere binnenvaarders. Uit de kogge ontwikkelde zich volgens Crone na 1550 de wijd-karveel en de smal-karveel, die zich ontwikkelden in het wijdschip respectievelijk het smalschip.
- 32 A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt, met bijdragen van G.A. De Weerd en G.J.D. Wildeman* en een voorwoord van prof. dr. ir. A. Wegener Sleswijk (Franeker 1994). Een wijdschip was volgens Witsen 70 Amsterdamse voet van 28,4 cm = 19,90 meter lang; breed 20 voet = 5,68 meter.
- 33 Vlakbij was Halfweg gelegen, waar de trekvaart Amsterdam-Halfweg onderbroken was. Reden voor het bestaan van de sluis was om het stadsbestuur van Haarlem in de gelegenheid te stellen tot te heffen op de doorgaande vaart. Passagiers moesten er dus overstappen.
- 34 Informatie drs. H. Dessens, 1999.
- 35 F.N. van Loon, *Handleiding voor den Burgerlijke scheepsbouw* (Workum 1838)
- 36 Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen*, 26
- 37 Ibid., 42
- 38 Hoving, *Witsens Scheeps-Bouw-Konst*, 350
- 39 L. Eekhout, 'De Delftse Kamer' (1981), I, 90-94. Hij geeft onder andere een lijst van vertrek- en retoursschepen.
- 40 Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen*, 26. Haringbuizen zijn volgens Petrejus zeewaardige schepen die speciaal zijn ingericht voor de haringvangst. Het eerste type haringbuis dat in het jaar 1415 ontwikkeld werd in Hoorn, bleek een buitengewoon succes te zijn. Forse schepen van dit soort, met een ruim dek, waren nodig omdat het haringkaken deels op volle zee plaatsvond. Rond 1550 waren er grote haringbui-

- zen met zo'n 18 tot 30 man aan boord, maar aan het einde van de zestiende eeuw gaf men de voorkeur aan kleinere schepen met slechts 12 á 14 man. J. ten Hoorn komt op een totaal van 700 tot 800 haringsschepen bestaande uit buizen en dogboten. Elk der schepen maakte 3 reizen per jaar en elk bracht 70 lasten binnen, verkocht voor 90 tot 100 gulden per last. Jan ten Hoorn, *Reisboek door de Verenigde Nederlandsche Provinciën. Behelzende benevens een naauwkeurige beschrijving der Steden, een aanwyzing van de Schuit- en Wagen-vaarten* (Amsterdam 1689) 31
- 41 Aan het begin van de zeventiende eeuw werden vaak ook nog vracht- en vissersschepen gebruikt voor de haringvaart. Mededeling drs. F. Looimeijer, 1999.
- 42 Hoving, *Witsens Scheeps-Bouw-Konst*. Volgens Hoving was de haringbuis 52 Amsterdamse voet = 14,60 meter lang en breed 14 voet = 3,98 meter. Van Yk, *Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst* noemt een groter type, lang 71 voet = 22 meter; breed 15 voet = 4,65 meter. Petrejus, *Oude zeilschepen*, 186 meent dat de schepen niet groter waren dan ca. 20 meter omdat het schip op volle zee niet te hard aan het in zee staande vistuig mocht trekken. Van Yk, *Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst* geeft als bouwkosten een bedrag van f 2160,- waarvan ruim f 500,- bestemd was voor de timmerlieden, houtzagers en boorders.
- 43 Jan ten Hoorn, *Reisboek*. Tevens mondeling gegeven informatie door drs. H. Dessens, 1998.
- 44 J.C. Okkema, 'Delfshaven', in: *De stad Delft, cultuur en maatschappij van 1667 tot 1813* (Tentoonstellingscatalogus Stedelijk Museum Het Prinsenhof, Delft 1982) I, 69-73. Op p. 70 vermeldt hij: "Na het vertrek van een aantal haringreders naar Rotterdam in 1638 was het met de haringvisserij in Delfshaven geleidelijk aan bergafwaarts gegaan. Het verval was niet meer te stuiten. Rond het midden van de achttiende eeuw dienden een zestal haringreders bij de stadsregering in Delft een verzoek in om aan de oudste keurmeester van de haring een vaste toelage toe te kennen. Men was namelijk bang dat deze meest ervaren keurmeester er anders de brui aan zouden geven. En dat zou uiteindelijk een bedreiging voor het voortbestaan van de haringvisserij vormen." Het aantal haringbuizen was toen al dramatisch teruggelopen. Dezelfde auteur schreef tevens het artikel 'Delfshaven' in de voorafgaande tentoonstellingscatalogus, *Delft 1572-1667*, 99-100. Hij geeft hij de volgende lezing: "De haringvisserij was ooit een omvangrijke tak van scheepvaart. Voor Delfshaven, waar rond 1600 de Buizenwaal werd afgedijkt, was die zelfs van groot belang. In 1638 verhuisden tien belangrijke haringreders echter met veertig schepen naar Rotterdam, niet om economische redenen maar vanwege een uit de hand gelopen kerkelijke verwikkelingen. In Delfshaven bleven aanvankelijk 60 schepen over, maar dat aantal slonk in de loop der tijd aanzienlijk." Informatie verstrekt door drs. H. Dessens: "Gebruikelijk was het haringkaken op volle zee. Kabeljauw en schelvis werd als bijvangst levend verzameld in een bun, en door een 'ventjager' - dit is een heen en weer varende schip - aan land gebracht."
- 45 Mededeling drs. F. Looimeijer, 1999.
- 46 De bovengenoemde datering in mei is niet geldig indien het twee haringbuizen betreft die naar de scheepswerf werden gebracht om geheel te worden ontakeld teneinde ze te slopen of gereed te maken voor het opslaan van goederen. De lege hulk kon namelijk worden gebruikt om er turf of andere goederen in op te slaan. Maar is dit een logische plaats voor sloop? Het verslepen van beide schepen

van Delfshaven naar Delft was een kostbare en moeizame onderneming.

- 47 Laura Meilink-Hoedemaker en Ben Broos, 'Vermeer geeft Muziekles', in: *Mauritshuis in Focus* vol 9, II (september 1996) 23. De auteurs stellen dat er in de Vermeer-literatuur druk gespeculeerd is over het tijdstip op de klok die op "tien over zeven of tussen zeven uur en half acht" zou staan. Het is m.i. mogelijk dat de klok van de Schiedamse Poort in 1660 nog bestond uit één wijzer in plaats van twee. Op het schilderij van Vermeer is de klok onscherp afgebeeld en dus niet goed leesbaar.
- 48 Laura J. Meilink-Hoedemaker, *Luidklokken en speelklokken in Delft* (dissertatie Utrecht 1985) 12, 25, 167, 148. De klokrentoren, en dat is generaties van schrijvers over Vermeer tot in onze tijd niet opgevallen, blijkt leeg te zijn (zie vorige noot). Meilink heeft documenten ontdekt over hoe de klokken van het stadhuis en de toren van de Nieuwe kerk in de zomer van 1660 omlaag zijn getakeld naar een loods op de Markt voor restauratie door de firma Hemony. Hemony leverde een compleet carillon. Mijn lezing van de door Meilink gepubliceerde documenten, is dat het mogelijk was dat er al een aantal kleinere klokken hingen in de zichtbare sleuven op 71 meter hoogte. Beeldmateriaal van vóór 1660 in het GAD geeft daarover geen uitsluitsel. Zeker is dat een aantal klokken van de Nieuwe Kerk en van het Stadhuis in 1660 omlaag zijn getakeld na 4 mei 1660. Het werk in de schuur aan de voet van de Nieuwe Kerktoeren duurde twee jaar. Het gehele carillon hing compleet in de toren in de nazomer van 1661. Het daarop volgende jaar werd een automatisch speeluurwerk geïnstalleerd.
- 49 Meilink-Hoedemaker en Broos, 'Muziekles', 23. Zij geven een datering *ante quem*. De auteurs schrijven m.i. te stellen dat er geen klokken te zien waren voor het jaar 1660 en geven daarbij onvoldoende bewijsstukken. Zie bespreking in vorige noot.
- 50 In het begin van zijn carrière als kunstschilder produceerde Vermeer historieschilderijen op de 'Italiaanse' manier. Vanaf ca. 1657-1658 koos hij er voor als kunstenaar het roer om te gooien en genretafereken te schilderen op een fijne en precieze manier. Hij schilderde ná die omslag in totaal drie stadsgezichten, waarvan twee tot in onze tijd bewaard zijn gebleven. Het *Gezicht op Delft* is daarvan zeker het grootste in formaat en wellicht het meest geacheveerde. Deze zal dus niet als eerste zijn gemaakt, en Vermeer zal er dus niet voor 1660 aan zijn begonnen. Zie Kees Kaldenbach, 'The View of Delft and The Little Street', in: Wayne Franits (red.) *The Cambridge Companion to Vermeer* (Cambridge 2001) (nog te verschijnen).
- 51 J.M. Montias, 'A postscript on Vermeer and his milieu', in: *Hoogsteder-Mercury* XXII (1991) 49. Er was een warme band tussen dit echtpaar en Vermeer. Als enige schilder in Delft ontving hij juist van hen, op 21 juli 1673, een obligatie van f 500,-.
- 52 Met 'juist' wordt niet 'fotografisch 100% de werkelijkheid volgend' bedoeld. Vermeer was een schilder die op een schilderdoek bepaalde effecten nastreefde en de zichtbare werkelijkheid deels zeer nauwkeurig, maar deels ook niet volgde. De kunsthistoricus J. Welu bijvoorbeeld heeft aangevoerd dat Vermeer met het weergeven van topografische kaarten en globes, die soms als stoffering op de schilderijen zijn aangebracht, uitermate exact heeft gewerkt. Maar Vermeer heeft wel kleine variaties aangebracht. Ook de 'schilderijen in schilderijen' zijn soms, bij onderlinge vergelijking, gevarieerd in kleur, formaat en lijstwerk. Ja-

mes A. Welu, 'Vermeer, his Cartographic Sources', in: *Art Bulletin* LVII (december 1975) 529-547.

De lokroep van het water

Zeilsport en plezierzeilvaart in België, 1846-1913¹

YVES SEGERS

INLEIDING

Algemeen wordt aangenomen dat Holland de bakermat is van de plezierzeilvaart. De economische opbloei van de regio tijdens de zestiende eeuw genereerde er een omvangrijke klasse van welgestelden. Deze nieuwe rijken gaven aan de lokale scheepmakers de opdracht een "speeljacht" te bouwen, een licht en snel scheepje dat slechts één functie bezat: zich ermee vermaken op het water. Reeds in 1622 bezat Amsterdam als eerste ter wereld een jachthaven. Er was plaats voor een veertigtal vaartuigen. Bijna een halve eeuw later telde de handelsstad reeds vier jachthavens. Vrij vlug haakte de scheepsbouwnijverheid in op deze nieuwe vorm van ontspanning. Scheepsbouwers ontwierpen verschillende scheepstypes: luxueuze herenjachten, eenvoudige boeierjachten, hek-jachten versierd met verfijnd snij- en beeldhouwwerk, enzovoorts. Men hoefde echter geen eigenaar te zijn van een "speeljacht" om zich te kunnen ontspannen op het water. Minder gegoede lieden gebruikten een eenvoudige (roei)boot of hun eigen bedrijfsvaartuig (bijvoorbeeld een schouw of beurtschip).²

Vanuit Nederland raakte de pleziervaart bekend in andere landen, in het bijzonder in Groot-Brittannië. Vooral vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw genoot het hardzeilen er, naast andere sporten, grote belangstelling. Het was dan ook niet verwonderlijk dat de eerste zeilverenigingen daar ontstonden. De eerste club die er werd opgericht was de *Waterclub of Cork* (Ierland) in 1720; in 1775 volgde de *Cumberland Fleet* (later *Thames Yacht Club*) en in 1815 de *Londense Yacht Club* (later *Royal Yacht Squadron*). Het enthousiasme voor het oprichten van zeilverenigingen verspreidde zich van

Groot-Brittannië naar het continent. In de Zweedse hoofdstad Stockholm ontstond in 1830 de *Svenska Segel Sällskapet*, in 1835 in het Pruisische Stralau de zeilvereniging *Tavernengesellschaft* en in 1838 de *Société des Régattes du Havre* in de Franse havenstad Le Havre. Nederland hinkte achterop. De Koninklijke Nederlandsche Yachtclub werd pas eind 1845 opgericht, en dat vooral door toedoen van kroonprins Hendrik. Pas een goed jaar later zagen de eerste Belgische jachtclubs het levenslicht.³

Deze bijdrage, die uit twee delen bestaat, schetst een beeld van het ontstaan en de uitbouw van de georganiseerde zeilsport en de recreatieve plezierzeilvaart in België.⁴ In een eerste deel wordt ingezoomd op het verenigingsleven. Welke jachtclubs ontstonden in de bestudeerde periode, wie sloot zich aan en welke ontwikkeling kenden de verschillende clubs? Welke wedstrijden organiseerden ze? Het tweede deel tracht aan de hand van egodocumenten een beeld te schetsen van de recreatieve zeilvaart aan het einde van de negentiende eeuw. De brieven die Gentenaar Joseph Casier aan zijn vrouw schreef tijdens een meerdaagse zeiltrip door Nederland aan boord van de centerboard schoener *Suzanne* staan hier centraal.

DE GEORGANISEERDE ZEILSPORT IN BELGIË: DE EERSTE JACHTCLUBS

In tegenstelling tot de hierboven genoemde landen is België (of de Zuidelijke Nederlanden) nooit een echte zeenatie geweest. Sinds de sluiting van de Schelde in 1585 was er geen noemenswaardige koopvaardijvloot, zelfs niet na de heropening onder Franse bezetting aan het