



Universiteit
Leiden
The Netherlands

"Nochtans komt het wel te pas tot bouwinge van schepen" Scheepsbouw in Nieuw-Nederland

Heijink, M.

Citation

Heijink, M. (2017). "Nochtans komt het wel te pas tot bouwinge van schepen": Scheepsbouw in Nieuw-Nederland. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 36(2), 88-101. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306282>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306282>

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

“Nochtans komt het wel te pas tot bouwinge van schepen”

Scheepsbouw in Nieuw-Nederland

In early 17th century New Netherland, shipbuilding and repairs took off on a rather small scale. As in other parts of North America, crews repaired their ships and built a new vessel in the first years of Dutch trade in the area, after initial European contact was established in 1609. After the Dutch West India Company (wic) founded a colony in New Netherland in 1624, organized shipbuilding and repairing began in the 1630s. In the wic's shipyard, repairs were made to company ships. Also, smaller vessels were built for regional and local use. While this pattern of shipbuilding for local and regional use continued in the 1640s and 1650s, shipwrights were private artisans rather than wic employees by 1650. New Netherland did not develop a large export trade of ships, like Massachusetts did in later years.

Begin 1673 werd in Middelburg een Engels prijschip opgebracht, afkomstig uit de Noord-Amerikaanse kolonie “Nieuw Nederlandt”. Het schip was beladen met scheepshout. Volgens een opgave van de equipagemeester van de Zeeuwse admiraliteit bestond de lading uit “twee en tintig stuckx tot groote masten, elf tot bouch sprieten en een tot een groote ree, dat hij [de equipagemeester] als die gelost werden nader kennis soude geven”. De admiraliteitsraad had prompt opdracht gegeven om uit de lading een boegspriet te kopen voor het schip *Walcheren*.¹ Hoewel het scheepshout afkomstig was uit een kolonie die op dat moment onder de naam New York in Engelse handen was, illustreert het gebruik van de naam Nieuw-Nederland de vroegere Nederlandse claim op het gebied. De export van scheepshout is gerelateerd aan de bescheiden scheepsbouw en -reparatie in Nieuw-Nederland.

De kolonie Nieuw-Nederland was gelegen langs de rivieren Delaware, Hudson en Connecticut. Nadat Henry Hudson in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) in 1609 als eerste Europeaan het gebied bezocht, werd het geregeld door Amsterdamse kooplieden aangedaan,

1 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Admiraliteiten (toegangsnummer 1.01.46), inv.nr. 2498, resoluties van het college ter

Admiraliteit in Zeeland, resoluties van 25 en 27 maart 1673.

waarbij beverhuiden het belangrijkste exportproduct waren. Na oprichting van de West-Indische Compagnie (wic) in 1621 verkreeg deze organisatie het alleenrecht op de handel met Nieuw-Nederland en zond er in 1624 een groep kolonisten heen. In de loop der jaren werd het handelsmonopolie van de wic afgebouwd en kreeg de compagnie steeds meer de rol van een overheidsorganisatie. In 1664 gaf de kleine kolonie zich over aan een Engelse oorlogsvloot en kreeg Nieuw-Amsterdam de naam New York. In augustus 1673 wist Cornelis Evertsen de Jongste (1642–1706) de kolonie te heroveren, maar al bij de Vrede van Westminster in februari 1674 werd Nieuw-Nederland definitief aan Engeland afgestaan.²

Door de reconstructie van de *Batavia* in Lelystad is veel bekend geworden over de werkwijze van zeventiende-eeuwse Nederlandse scheepstimmerlieden.³ Daarnaast zijn er verschillende, meest oudere, studies naar de scheepsbouw in een bepaald gebied, zoals Amsterdam, Rotterdam en Zaandam.⁴ Andere studies geven een meer algemeen beeld van scheepsbouw in de Republiek.⁵ Het meest uitgebreide boek over scheepsbouw in koloniaal Amerika besteedt slechts één pagina aan Nieuw-Nederland en New York in de zeventiende eeuw. Joseph Goldenberg beschrijft hierin hoe de bouw van schepen in Nieuw-Nederland beperkt bleef tot kleine vaartuigen. Dat is op zich een juiste constatering, maar zijn verklaring stoelt voornamelijk op het vermeende ontbreken van houtzagers, zaagmolens en permanent aanwezige scheepstimmerlieden.⁶ Die aanname is aantoonbaar onjuist, zoals uit dit artikel zal blijken. Ook andere auteurs hebben kritiek geleverd op het werk van Goldenberg.⁷ Hoewel zijn studie nog steeds het meest complete overzicht van koloniale scheepsbouw aan de oostkust van de huidige Verenigde Staten geeft, is het raadzaam om deze publicatie met een kritische blik te lezen.

In Nieuw-Nederland waren wel degelijk veel zaagmolens, maar hun producten werden met name benut voor de bouw van huizen. De bouw van schepen bleef, volgens het standaardwerk van Jaap Jacobs over Nieuw-Nederland, beperkt tot kleinere vaartuigen, een enkel groter zeewaardig schip en reparatie

2 J. Jacobs, *Een zegenrijk gewest: Nieuw-Nederland in de zeventiende eeuw* (Amsterdam 1999).

3 W. Vos, *De bouw van een Oost-Indiëvaarder: visie op de bouw van een Hollands spiegelretourschip in de Gouden Eeuw* (Zutphen 2015).

4 A.J. Deurloo, 'Bijltjes en klouwers: een bijdrage tot de geschiedenis der Amsterdamse scheepsbouw, in het bijzonder in de tweede helft der achttiende eeuw' in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* ('s-Gravenhage 1971) 4–71; S.C. van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek* (Assen 1953); A. van Braam, 'Over de omvang van de Zaandamse scheepsbouw in de 17e en 18e eeuw: de Zaandamse scheepsbouw: func-

tie en structuur', *Holland: historisch tijdschrift* 1:24 (1992) 33–49.

5 S. Hart, 'Scheepsbouw' in: G. Asaert e.a. eds., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*. Deel II (Bussum 1977) 72–77; J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden: van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw* (Amsterdam 1970) 15–49; R.W. Unger, *Dutch shipbuilding before 1800: ships and guilds* (Assen 1978).

6 J.A. Goldenberg, *Shipbuilding in colonial America* (Charlottesville 1976) 26.

7 J.J. McCusker en R.R. Menard, *The economy of British America, 1607–1789* (Chapel Hill 1985) 319–320, noot 16.

van schepen die de kolonie aandeden.⁸ De scheepvaart vanuit Nieuw-Nederland naar de Republiek nam in de loop der jaren in belang toe.⁹ Er voeren verder onregelmatig schepen naar Curaçao, de Caribische kolonie waarmee Nieuw-Nederland tussen 1645 en 1664 bestuurlijk was verbonden.¹⁰ Er was ook een redelijk intensieve handel met New England en Virginia.¹¹ Slechte wegen maakten dat transport over water over het algemeen het snelste en goedkoopste was, ook binnen een kolonie.¹²

In New England ontwikkelde zich daarentegen wel een vrij grote scheepsbouwsector. Rond 1640 besloot het bestuur van Massachusetts dat de kolonie een eigen handelsvloot nodig had, omdat men anders te sterk afhankelijk was van Engelse kooplieden. Geschikt hout en laaggelegen land bij het water voor scheepswerven waren in overvloed aanwezig, zaagmolens werden eerder gebruikelijk dan in Engeland. Er kwam wetgeving om de scheepsbouw te stimuleren, zoals vrijstelling van militaire oefening voor scheepstimmerlieden, wettelijke mogelijkheden tot kwaliteitscontrole voor opdrachtgevers en een verbod om voor scheepsbouw geschikt hout voor andere doeleinden te benutten. Dit alles leidde ertoe dat in de jaren zeventig van de zeventiende eeuw zelfs schepen vanuit Massachusetts naar Engeland geëxporteerd werden.¹³

In het noordoosten van de huidige Verenigde Staten lijkt in het midden van de zeventiende eeuw sprake te zijn van twee verschillende ontwikkelingen. De scheepswerven in Nieuw-Nederland hadden een bescheiden rol in de reparatie van schepen en de bouw van kleine vaartuigen voor lokaal gebruik, terwijl in Massachusetts een ontwikkeling begon die tot een belangrijke productie van schepen voor export leidde. Voor de scheepsbouw geschikte houtsoorten, zoals de weymouthden (*Pinus strobus*) en Amerikaanse witte eik (*Quercus alba*) kwamen zowel in New England als Nieuw-Nederland voor. Andere factoren moeten dus een rol spelen.¹⁴

In dit artikel hoop ik aan te tonen dat scheepstimmerlieden in Nieuw-Nederland aanzienlijk meer werk verzetten dan door eerdere auteurs is aangenomen. Desondanks bleef de ontwikkeling van de scheepsbouw qua schaal achter bij die in New England. De vraag is waarom de scheepsbouw in Nieuw-Nederland in vergelijking achterbleef, terwijl de mogelijkheden voor

8 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 207.

9 O.A. Rink, *Holland on the Hudson: an economic and social history of Dutch New York* (Ithaca 1986) 73.

10 M. Heijink, 'Connecting colonies: the relationship between New Netherland and Curaçao, 1645-1664', *De Halve Maen: Magazine of the Dutch colonial period in America* 4:88 (2015) 71-76, aldaar 72.

11 K. Todt, 'Trading between New Netherland and New England, 1624-1664', *Early American Studies*, 2:9 (2011) 348-378; C. Sch-

nurmann, *Atlantische Welten: Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648-1713* (Köln 1998) 128, 145-146.

12 Goldenberg, *Shipbuilding*, 3.

13 Ibidem, 10-20.

14 Ibidem, 15-16. Natural Resources Conservation Service, *Pinus strobus*, <http://plants.usda.gov/core/profile?symbol=PIST>; Ibidem, *Quercus alba*, <http://plants.usda.gov/core/profile?symbol=QUAL> (geraadpleegd 13 november 2016).



De belangrijkste rivieren van Nieuw-Nederland waren de Zuyd Rivier (tegenwoordig Delaware River), de Noord Rivier (Hudson River) en de Versche Rivier (Connecticut River). Voor de nederzettingen aan de rivieren en op talrijke eilanden voor de kust was het schip het meest praktische vervoermiddel. Kaart uit de *Grooten Atlas* van Joan Blaeu, 1665 (het noorden is rechts). AMSTERDAM, HET SCHEEP-VAARTMUSEUM.

die sector in beide koloniën op het oog even goed waren. Dit artikel is voor een groot deel gebaseerd op bronnenpublicaties van stukken uit het archief van de kolonie Nieuw-Nederland, dat wordt beheerd door de New York State Archives in Albany, New York. Helaas zijn deze vaak alleen in een Engelse vertaling beschikbaar, hoewel het van oorsprong Nederlandstalige bronnen betreft.¹⁵

EEN BESCHIEDEN BEGIN

Hoewel de scheepsbouw in Nieuw-Nederland altijd vrij kleinschalig was, kwam deze wel zeer vroeg van de grond. Begin februari 1614 brak aan boord van het schip *Tijger*, waarschijnlijk bij Manhattan liggend, brand uit. Ter vervanging bouwde kapitein Adriaen Block ter plaatse een nieuw jacht, de *Onrust*. Herman Hillebrantsen, de scheepstimmerman van de *Tijger*, leidde de werkzaamheden.¹⁶ Een fragment van de *Tijger* werd in 1916 gevonden tijdens de aanleg van een metrolijn en is nu in bezit van de New York Historical Society. De *Onrust* was niet het enige vaartuig dat onder primitieve omstandigheden door kolonisten in Noord-Amerika werd gebouwd. Al in 1526 bouwde een

15 De New York State Archives hebben het complete bewaarde archief van Nieuw-Nederland gedigitaliseerd en samen met transcripties en vertalingen online gepubliceerd. Helaas waren deze bronnen tijdens het schrijven van dit artikel nog niet via het internet toegankelijk. www.archives.nysed.gov/research/research-guide-dutch (geraadpleegd 28 juni 2017).

16 S. Hart, *The prehistory of the New Netherland Company: Amsterdam notarial records of the first Dutch voyages to the Hudson* (Amsterdam 1959) 28.

Spaanse expeditie in North Carolina twee schepen en in 1607 bouwden de bewoners van een tijdelijke Engelse kolonie in Maine een scheepje dat twintig jaar later nog steeds zou varen.¹⁷

Deze voorbeelden duiden niet op structurele bouwactiviteiten. In 1632 of 1633 voer het schip *De Gouden Hoop van Groningen* in een vloot van dertien wic-schepen onder bevel van admiraal Marten Thijsz. In de omgeving van Bermuda bleek het schip onklaar te zijn, maar de admiraal weigerde de opvarenden over te nemen. *De Gouden Hoop van Groningen* verloor de rest van de vloot uit het oog. Met veel moeite bereikte het schip “Virginis ofte Nieu Nederland alwaer sijer lange in groote avinon & commer hebben getimmest inde winter, het hout uijthet bosch selfs halende”. De bemanningsleden moesten zelf zien rond te komen en de verklaringen die hierover in Amsterdam bij notaris Lamberti werden afgelegd impliceren dat ze die kosten vergoed wilden zien.¹⁸ Overigens zijn de zeestroming en windrichting redelijk gunstig om vanaf Bermuda naar Nieuw-Nederland te varen.¹⁹

De vraag is hoe dit geïnterpreteerd moet worden. “Virginis ofte Nieu Nederland” impliceert dat de precieze locatie niet bekend was, alleen dat de opvarenden ergens in Noord-Amerika waren beland. Anderzijds klaagden de bemanningsleden dat ze wel zeventig tot negentig gulden van hun eigen geld aan kleding en dergelijke moesten besteden, wat ze ondersteunden met een vergelijking van prijzen voor verschillende goederen in de Republiek en hun verblijfplaats in Amerika. Dit duidt erop dat het schip in elk geval een Europese nederzetting had bereikt: de inheemse bevolking zal geen vergelijkbare consumptiegoederen voor de verkoop aangeboden hebben. Dat de bemanning het hout zelf uit het bos haalde kan te maken hebben met een gebrek aan faciliteiten ter plaatse, maar het kan ook een manier zijn geweest om kosten te besparen bij de reparatie van het schip en om de bemanning bezig en dus gedisciplineerd te houden.

Het was dus zeker mogelijk om in Noord-Amerika zelfs onder de primitieve omstandigheden van een tijdelijke handelspost of zeer jonge kolonie zeewaardige schepen te bouwen. Uiteraard waren dat kleine vaartuigen en was de bouw ervan, zo mogen we aannemen, alleen mogelijk met de vakkennis van de scheepstimmerman en waarschijnlijk ook onderdelen van een verloren gegaan schip. Over de vroegste periode van de kolonie Nieuw-Nederland onder de wic, de jaren twintig en beginjaren dertig van de zeventiende eeuw, is weinig bekend. Hoewel het voor de hand ligt te veronderstellen dat de kolonisten, die zich vooral met landbouw bezighielden, voor eigen gebruik kleine boten bouwden en herstelden, valt over de schaal van die activiteiten niets zinnigs te melden.

17 Goldenberg, *Shipbuilding*, 6.

18 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archieven van de notarissen ter standplaats Amsterdam (toegangsnummer 5075) (NA), inv.nr. 595, folio 185, 25 juni 1633; Ibidem, folio 234, 26

augustus 1633.

19 A.J. Marioano, *Ocean surface currents*, <http://oceancurrents.rsmas.miami.edu/atlantic-atlantic-arrows.html> (geraadpleegd 24 november 2016).

Het eerste schip waarvan bekend is dat het na de stichting van Nieuw-Nederland in de kolonie is gebouwd, droeg de toepasselijke naam *Nieu Nederlandt*. Het schip wordt in 1632 voor het eerst genoemd.²⁰ Adriaen vander Donck wees de “excessive” kosten voor de bouw van het schip aan als een van de oorzaken van de slechte financiële resultaten van de kolonie.²¹ Hoewel er voor zover bekend in deze vroege periode geen andere schepen in de kolonie werden gebouwd, waren er wel zaagmolens aanwezig die voor de scheepsbouw bruikbare planken konden maken. Bijvoorbeeld de molen van Franchoy's Vesaert, die een deel van het hout voor het schip *Nieu Nederlandt* zaagde.²²

De eerste schriftelijke vermelding van georganiseerde scheepsbouw stamt van 22 maart 1639. De meestertimmerman Gillis Pietersen van der Gouw legde op die dag een verklaring af bij Cornelis van Tienhoven, secretaris van de kolonie Nieuw-Nederland, over de gebouwen die onder het bestuur van directeur Wouter van Twiller (1633–1638) waren gebouwd. Op het eiland Manhattan verscheen in die jaren buiten het fort “*A large shed in which the boats and yachts are built, and the sail maker's loft above it*”.²³ Dat de schepen binnen gebouwd werden is een duidelijke aanwijzing dat het kleinere vaartuigen betrof, hoewel bouw of reparatie van grotere schepen natuurlijk niet is uitgesloten. Overigens bevond zich op scheepswerven in de Republiek meestal een loods als opslagruimte en werkplaats voor klein timmerwerk.²⁴

Dat deze scheepswerf in de voorgaande jaren werd gebruikt blijkt uit een verklaring van vergelijkbare aard, eveneens op 22 maart 1639 afgelegd, door scheepstimmerman Tymen Jansen. Jansen had enkele jachten gebouwd, een ervan was nog niet gereed, plus vele kleine vaartuigen voor lokaal gebruik en voor de grotere schepen. In 1633 had Jansen het schip *Soutberch* hersteld en van nieuwe kniestukken voorzien. Twee schepen met de naam *Hope*, een toebehorende aan de kamer Stad en Lande van de wic en de ander in 1632 door Van Twiller veroverd, waren eveneens hersteld. Over het eerste vaartuig wordt gemeld: “*the Company's carpenters worked a long time*”. De tweede *Hope* was geheel voorzien van nieuwe planken. Oudere schepen werden regelmatig gekalefaterd en van nieuwe planken voorzien.

Het onderscheid tussen bouw en reparatie valt uit deze lijst niet altijd op te maken: “*In the yacht Wesel he caused an orlop and caboose to be made. The yacht Vreede, as above*”. Hieruit blijkt niet of de *Vreede* vergelijkbare werkzaamheden heeft ondergaan als de *Wesel*, of dat het schip bijna gereed was, zoals het eerder in de lijst genoemde nieuwgebouwde jacht *Amsterdam*. Helaas is de originele verklaring, die misschien duidelijkheid zou kunnen geven, bij de

20 SAA, NA, inv.nr. 667, folio 27v, 2 augustus 1632; Ibidem, inv.nr. 306, folio 119v, 24 februari 1632.

21 [A. vander Donck], *Vertoogh van Nieu-Nederland: wegens de ghelegentheydt, vruchtbaerheydt, en soberen staet desselfs* (Den Haag 1650) 25.

22 SAA, NA, inv.nr. 943, folio 656, 3 november 1632.

23 *Register of the provincial secretary 1638–1642*, C.T. Gehring ed. (digitale editie, z.p., z.j.) 71.

24 Van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, 21.

brand in de New York State Archives in 1911 verloren gegaan zodat we ons met de vertaling moeten behelpen.²⁵

Desondanks blijkt wel dat de scheepswerf van de wic op Manhattan in feite niet was ingericht voor de bouw of het herstel van grote, zeegaande schepen. In de bronnen worden schepen in de regel met het specifieke type aangeduid. Een enkele keer is er sprake van een “schip”, een term die meestal voor zeegaande vaartuigen wordt gebruikt. Waarschijnlijk bedoelt men met deze term schepen die de Atlantische Oceaan overstaken en het verkeer tussen Nieuw-Nederland, de Republiek en de andere Nederlandse koloniën in het Atlantisch gebied onderhielden. Jansen bouwde, zoals we hebben gezien, jachten, die vooral gebruikt zullen zijn voor regionaal verkeer langs de kust van Nieuw-Nederland en de omringende Engelse koloniën. Inzet van jachten voor trans-Atlantische reizen is niet uitgesloten, maar ligt minder voor de hand. Het zwaartepunt lag duidelijk bij de kleinere boten voor lokaal goederen- en personentransport over de rivieren (“*farm boats and skiffs, sold to various persons*”) en jollen en sloepen voor grotere schepen.²⁶

De lijst maakt niet duidelijk wie voor de genoemde werkzaamheden betaalde. Dat Tymen Jansen specifiek een verklaring aflegde over de gedurende het bestuur van Wouter van Twiller gebouwde schepen wijst er op dat hij zelf in dienst van de wic was. Het is opvallend dat niet alleen de grotere schepen en jachten met name worden genoemd, maar soms ook kleinere boten apart staan vermeld. Zo is er een duidelijk onderscheid tussen de houtvestersboot en de diverse boten voor boeren, die bij elkaar in één zin worden afgedaan. Alleen als vaartuigen verkocht waren werd de eigenaar vermeld, zoals ook bij het schip *Hope* van de kamer Stad en Lande. Dat doet vermoeden dat de andere genoemde schepen aan de wic-kamer Amsterdam, die de kolonie beheerde, toebehoorden en de werf dus vooral voor de compagnie werkte.

De verklaring van Tymen Jansen werpt ook een ander licht op de bouw van het schip *Nieu Nederlandt* in 1630–1631. Waar de *Nieu Nederlandt* op het eerste gezicht een éénmalig experiment lijkt, maakt de lijst van onder Van Twiller gebouwde schepen en boten duidelijk dat de bouw van vaartuigen niet werd gestaakt. Er volgden zelfs investeringen in een nieuwe loods voor de scheepswerf om de scheepsbouw uit te kunnen breiden.

LATERE ONTWIKKELINGEN

De gegevens over bouw en reparatie van schepen in Nieuw-Nederland na 1638 zijn aanzienlijk fragmentarischer dan de lijst van Tymen Jansen. Een aardig

25 New York State Archives, *New Netherland provincial secretary register of the provincial secretary of the Colony of New York*, <http://iaarchives.nysed.gov/xtf/view?docId=ead/findingaids/A0270.xml;chunk.id=fullfalink;->

brand=default#top (geraadpleegd 26 mei 2016).

26 *Register 1638–1642*, 72–73; Goldenberg, *Shipbuilding*, 3.

voorbeeld is het schip 't *Hoff van Kleeff* onder schipper Jan Janssen Bloem. Het vertrok in september 1652 uit Nieuw-Nederland naar Curaçao, maar raakte in oktober in een storm bij Bermuda beschadigd. De schipper keerde terug naar Nieuw-Nederland om zijn schip te repareren en de victualiën aan te vullen.²⁷ De aard van de beschadigingen wordt niet duidelijk, begrijpelijk in een bij de notaris afgelegde verklaring over een financiële aangelegenheid. Omdat de schipper, geholpen door de gunstige zeestromingen en windrichtingen, vanaf Bermuda helemaal naar Nieuw-Nederland terugvoer, moet de schade beperkt zijn geweest. Zijn keuze kan ook betekenen dat Nieuw-Nederland bekend stond als reparatie- en herstelplaats voor schepen. Schipper Bloem zal bovendien de voorkeur hebben gegeven aan een Nederlandse kolonie, zeker gezien de in mei 1652 uitgebroken oorlog met Engeland.

Het ligt voor de hand dat het patroon uit de jaren dertig zich voortzette: een nadruk op de bouw van kleine boten en schepen voor plaatselijk gebruik en indien nodig reparaties aan zeeschepen. Steeds meer schepen deden Nieuw-Nederland aan.²⁸ In 1640 werd het monopolie op de bonthandel, dat daarvoor aan de WIC toebehoorde, opgeheven.²⁹ Deze ontwikkeling heeft ongetwijfeld de handel op Nieuw-Nederland gestimuleerd en in de kolonie ruimte geschapen voor aan de handel gelieerde bedrijven, zoals scheepswerven.

De bewindhebbers van de WIC-kamer Amsterdam waren in ieder geval positief gestemd over de mogelijkheden. Op 4 april 1652 gaven ze per brief opdracht aan directeur-generaal Petrus Stuyvesant (1611–1672) om een sloep met dek te bouwen ter vervanging van de zogenaamde *steygerschuyt* die tussen de eilanden Aruba, Bonaire en Curaçao (welke ook onder beheer van Stuyvesant vielen) voer, maar verloren was gegaan. De bewindhebbers meenden dat het bouwen van een vervangende boot in Nieuw-Nederland voordeliger was dan in de Republiek vanwege lagere transportkosten. Tegelijk met de brief ontving Stuyvesant de benodigde materialen.³⁰ Wellicht gaat het om een *afbreekboot*, een in delen vervoerd klein schip dat zonder speciale voorzieningen gemonteerd kon worden. Tot 1640 gebruikte de VOC dat principe regelmatig om kleinere schepen naar Azië te zenden zonder ze aan de lange zeereis bloot te stellen.³¹ Het is niet helemaal duidelijk of de nieuwe boot in Nieuw-Nederland zelf moest worden gebouwd, dan wel het de bedoeling was dat Stuyvesant de materialen doorstuurde naar Curaçao om de sloep daar te laten bouwen. Bouw in Nieuw-Nederland is waarschijnlijker: de snelste

27 SAA, NA, inv.nr. 2552, folio 129, 2 oktober 1653; Ibidem, inv.nr. 2571, folio 229, 19 februari 1654.

28 Rink, *Holland on the Hudson*, 73; M.P. Heijink, *Connecting colonies: shipping, trade and administration between New Netherland and Curaçao, 1645–1664* (MA-scriptie Universiteit Leiden 2015) 28.

29 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 133.

30 *Correspondence 1647–1653*, New Netherland documents series XI, C.T. Gehring ed. (2000) 156.

31 Robert Parthesius, *Dutch ships in tropical waters: the development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595–1660* (Amsterdam 2010) 81–82.

zeilroute van Europa naar Nieuw-Nederland voerde door de gunstige oceaanstromen en windrichtingen langs het Caribisch gebied.³² De materialen via Nieuw-Nederland naar Curaçao sturen zou erg omslachtig zijn.

Dat voor de bouw van een sloep in de jaren vijftig nog materialen uit de Republiek werden geïmporteerd, lijkt op het eerste gezicht vreemd. Echter, zelfs op het eiland Onrust bij Batavia, waar de VOC een belangrijke scheepswerf had gevestigd, werden in de achttiende eeuw “veruit de meeste scheepsbouwmaterialen en gereedschappen voor de werf (...) rechtstreeks uit de Republiek aangevoerd”.³³ Welke materialen Stuyvesant ontving is onduidelijk. Export van scheepshout vanuit de Republiek naar Nieuw-Nederland ligt niet voor de hand. Een vrachtbrief van een decennium eerder, van 14 augustus 1641, geeft een beeld van de materialen die de bewindhebbers naar Stuyvesant verzonden kunnen hebben: meestertimmerman Jellis Pietersen ontving in 1641 uit de lading van het schip *Eykenboom* 93 vaatjes met spijkers. Zeilmaker Tonis Jansen tekende voor een baal Frans canvas, twee balen zeildoek en een vaatje met 200 pond zeildraad.³⁴

Twee jaar na de bouwopdracht voor een sloep ontving Stuyvesant orders om een schip van 18 tot 20 lasten aan te kopen en onder begeleiding van een goede loods naar Curaçao te zenden. Het jacht dat in die regio was gestationeerd was onderweg naar Nieuw-Nederland vergaan. Stuyvesant schafte hierop de *Abrahams Offerande* aan voor een som van achthonderd gulden, te betalen door een wisselbrief ten laste van de bewindhebbers in Amsterdam. Deze weigerden de rekening te voldoen: Stuyvesant moest het maar doen met het budget dat hem ter beschikking stond.³⁵

De bewindhebbers van de WIC verwachtten kennelijk dat het medio jaren vijftig van de zeventiende eeuw goed mogelijk was om in Nieuw-Nederland een schip te kopen. Met de weigering via een wisselbrief voor de *Abrahams Offerande* te betalen, legden ze de financiële consequenties van de aankoop bij het bestuur van Nieuw-Nederland. Of dit opzet was, laat zich raden. In de Republiek waren schepen relatief goedkoop. Het is daarom opmerkelijk dat het bouwen of kopen van een schip aan Stuyvesant werd gedelegeerd, hoewel in Nieuw-Amsterdam vaker vaartuigen werden verhuurd, bevoorrad en gerepareerd.³⁶ Er waren hier blijkbaar genoeg scheepstimmerlieden voorhanden. In Nieuwer-Amstel, de kolonie van de stad Amsterdam die in 1657 aan de Delaware werd gesticht, waren in 1658 geen personen aanwezig die een benodigde sloep konden bouwen.³⁷ Overigens interpreteert Goldenberg het ontbreken

32 Heijink, *Connecting colonies: shipping, trade and administration*, 26.

33 J.R. Bruijn, ‘Opperequipagemeesters in achttiende-eeuws Batavia: een groepsportret’ in: J.T. Lindblad en A. Schrikker eds., *Het verre gezicht: politieke en culturele relaties tussen Nederland en Azië, Afrika en Amerika* (Franeker 2011) 88–105, aldaar 90.

34 *Register 1638–1642*, 227–228.

35 *Correspondence 1654–1658*, New Netherland documents series XII, C. T. Gehring ed. (2003) 22–23, 57–58.

36 Van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, 30. Ook kooplieden uit New England maakten daarvan gebruik: Todt, ‘Trading between New Netherland and New England’, 355.

37 *Documents relative to the colonial history of the state of New York*, Vol. 2, E. B. O’Callaghan



Er bestaan geen afbeeldingen van scheepswerven in Nieuw-Nederland. Waarschijnlijk leken ze op deze kleine scheepswerf in Holland. Ets door Jan van de Velde (II), ca. 1635. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM.

van een scheepstimmerman in Nieuwer-Amstel ten onrechte als typerend voor Nieuw-Amsterdam.³⁸

In Massachusetts ontstond in de zeventiende eeuw wel een florerende scheepsbouwsector. In de jaren dertig vond een grootschalige migratie plaats naar deze regio. De immigranten verkochten de meeste van hun bezittingen voor vertrek, namen contant geld mee en kochten daarmee weer nieuwe benodigdheden na aankomst. Koopliden werden van die stroom aan contant geld afhankelijk om hun importen te kunnen betalen. Toen de migratiestroom eind jaren dertig opdroogde had de kolonie een gebrek aan baar geld. Algehele economische malaise dreigde en het bestuur van de kolonie stimuleerde de scheepsbouw om zo minder afhankelijk te zijn van schepen uit Engeland. De eerste scheepswerven verschenen in Boston en Salem. De beschikbaarheid van goedkoop land en voldoende hout stimuleerde deze activiteiten.³⁹ In de jaren zeventig explodeerde de export van schepen naar Europa. Engelse scheepswerven konden niet aan de vraag naar efficiënte vrachtschepen voldoen en bovendien begon het tekort aan voor de scheepsbouw geschikt hout in Engeland steeds problematischer te worden.

Voor Nieuw-Nederland was het moeilijker om tegen concurrerende prijzen schepen naar de Republiek te exporteren. Met name in de Zaanstreek werden schepen tegen zeer scherpe prijzen gebouwd als gevolg van de nauwe verwevenheid tussen scheepswerven, zaagmolens en houthandelaren en door de gewoonte op voorraad gebouwde schepen te verhuren zolang er zich geen

en B. Fernow eds. (Albany 1858) 52.

39 Ibidem, 10–11, 18–20.

38 Goldenberg, *Shipbuilding*, 26.

koper aandiende.⁴⁰ Bovendien bood Nieuw-Nederland, anders dan Massachusetts, lucratievere exportproducten dan schepen, zoals beverhuiden en, in mindere mate, tabak.⁴¹ Men zou verwachten dat de winstgevende bonthandel de vraag naar schepen en de diensten van scheepswerven stimuleerde. Deze handel trok echter zoveel Europese kooplieden aan, dat Nieuw-Nederlandse handelaren zelf geen schepen hoefden aan te schaffen.

In dit opzicht is de vergelijking met de kolonie Virginia treffend. Ondanks stimuleringspremies werd in Virginia in de zeventiende eeuw maar een enkel schip gebouwd. In 1663 kon volgens gouverneur William Berkeley met de export van tabak zoveel worden verdiend dat de kolonisten zich zo min mogelijk met andere werkzaamheden bezighielden. Goldenberg concludeert dan ook dat Massachusetts zich op scheepsbouw richtte bij gebrek aan een alternatief.⁴² De vergelijking tussen Nieuw-Nederland, Massachusetts en Virginia duidt erop dat de scheepsbouw gezien kan worden als een alternatieve manier om een kolonie economisch tot bloei te brengen, in plaats van de export van bevervelen of tabak.

MENSEN EN MATERIELEN

Over het personeel op de wic-werf en particuliere werven van Nieuw-Nederland is weinig bekend. Tymen Jansen ondertekende in 1639 de verklaring over zijn werkzaamheden met een merkteken. Hij was dus analfabeet, niet verrassend voor een ambachtsman in dienst van de wic. In zijn verklaring is sprake van meerdere scheepstimmerlieden in dienst van de compagnie.⁴³ Zijn collega's op de werf zullen eveneens compagniesdienaren zijn geweest. Slavernij kwam in Nieuw-Nederland wel voor, maar slaven werden met name ingezet voor zwaar lichamelijk werk: het bouwen van het fort, hakken van hout, ontginnen van land, branden van kalk en het binnenhalen van de oogst.⁴⁴ Voor zover er slaven in de scheepsbouw werkten, moeten hun activiteiten in die richting worden gezocht.

De archieven van Nieuw-Nederland in Albany geven vooral informatie over scheepsbouwactiviteiten wanneer iets kennelijk niet naar wens verliep. Zo beschuldigden Directeur-Generaal en Raden van Nieuw-Nederland Tymen Jansen er in 1644 van dat hij zijn plicht verzaakte: hij repareerde schepen niet goed waardoor ze veel last hadden van lekkage. Het bestuur van de kolonie wilde de hierdoor ontstane schade op de scheepstimmerman verhalen, maar die wierp tegen dat hij alleen schade kon repareren als die aan hem werd gemeld, en bovendien alleen als hij de middelen daartoe had. Schipper Egbert

40 Van Braam, 'Zaandamse scheepsbouw', 35-36.

41 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 180-183, 202-206.

42 Goldenberg, *Shipbuilding*, 23-25.

43 Register 1638-1642, 72-73.

44 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 321.

van Borsum verklaarde op zijn verzoek dat Jansen de nodige reparaties wel had verricht, maar dat hij soms noodzakelijk werk niet kon uitvoeren wegens materiaalgebrek.⁴⁵

Gegevens over individuele scheepstimmerlieden in Nieuw-Nederland zijn schaars. Zo weten we dat op 23 april 1654 Teunis Janssen namens Remmert Janssen Smith een roermaker inhuurde. Deze Barent Reynderts zou drie jaar in Nieuw-Nederland als roermaker werken. Hij kreeg een vrije overtocht en vrije huisvesting, naast een salaris van 220 gulden per jaar, in bevervellen te betalen.⁴⁶ Dat Smith een roermaker inhuurde is een duidelijke aanwijzing dat hij een scheepswerf had. Dat naast of in plaats van de wic-werf particuliere scheepswerven in Nieuw-Nederland bestonden is niet verwonderlijk, zeker voor de jaren vijftig toen de wic zich grotendeels beperkte tot bestuurlijke taken en misschien minder behoefte had aan een eigen scheepswerf in de kolonie.⁴⁷ Een andere bron lijkt dit te bevestigen. In 1649 wilden Directeur-Generaal en Raden het wic-schip *De Liefde* vanuit Nieuw-Amsterdam naar West-Indië sturen om er zout te halen. Een groep scheepstimmerlieden weigerde echter aan het schip te werken voor minder dan vier gulden per dag, exclusief materialen. Het bestuur vond dit een ongehoord hoog loon en beval de timmerlieden aan het schip te werken tegen een loon dat door twee eerlijke en onafhankelijke personen zou worden bepaald.⁴⁸ Dat deze scheepstimmerlieden eisen konden stellen aan hun salaris wijst erop dat ze niet in dienst waren van de wic, maar zelfstandig werkten.

Een enkele bron verhaalt over de bossen en houtvoorraden in de kolonie. Opvallend is een rapport van de rekenkamer van de wic van 15 december 1644 waarin werd voorgesteld “in nieu nederlant conde den rendezvous van oorloch scheepen gehouden werden, en sulcx bequamer als aen 't eijlant Curacao door de abundantie van vivres en hout tot timmeragie aldaer sijnde”. Ongetwijfeld speelden hierbij ook strategische overwegingen een rol: men kon vanuit Nieuw-Nederland in korte tijd alle plaatsen in West-Indië bereiken en de planen voor de vijand verborgen houden.⁴⁹ Het is natuurlijk maar de vraag of de wic het zich eind 1644 financieel nog kon veroorloven om grote oorlogsvloten uit te rusten. De kaapvaartactiviteiten waren immers al in 1640 beëindigd.⁵⁰ De suggestie om Nieuw-Nederland als een soort marinebasis te gebruiken kan dan ook niet los worden gezien van pogingen om van de stadhouder en Staten-Generaal toestemming te krijgen de verliesgevende kolonie Curaçao af te stoten.⁵¹

45 *Register of the provincial secretary 1642–1647*, A.J.F. van Laer en C.T. Gehring eds. (digitale editie z. p. 2011) 139, 141.

46 SAA, NA, inv.nr. 1802, folio 220, 23 april 1654.

47 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 132–133.

48 *Council minutes, 1638–1649*, A.J.F. van Laer ed. (Baltimore 1974) 589–590.

49 NL-HaNA, Staten-Generaal (toegangsnum-

mer 1.01.02), inv.nr. 12564.30A, ‘Rapport & advijs over de gelegentheijt van nieu-nederlant’, 15 december 1644.

50 H. den Heijer, *Geschiedenis van de wic: opkomst, bloei en ondergang* (vierde druk: Zutphen 2013) 62.

51 Heijink, *Connecting colonies: shipping, trade and administration*, 18.

Adriaen vander Donck schreef in zijn *Beschryvinge van Nieuw-Nederland* dat de kolonie overvloedig begroeid was met “schoone houtwassen (...) ende by manier van spreken het hout ons daer over al te veel ende in de weegh is, nochtans komt het wel te pas tot bouwinge van schepen en huysen”. Hij merkte verder op dat grenen-, vuren- en “inbeeren”hout met name in het binnenland voorkwam, in bossen langs rivieren, en zwaar genoeg was om scheepsmasten en ander rondhout van te maken.⁵² Het is goed om te bedenken dat Vander Donck in zijn boek steeds bezig is aan te tonen wat voor mogelijkheden potentiële kolonisten uit de Republiek aan de andere kant van de Atlantische Oceaan wachtten. Van enige overdrijving zal dan ook wel sprake zijn geweest.⁵³

Zelfs als we een zekere scepsis in acht nemen tegenover dergelijke beschrijvingen, was een tekort aan hout in de vroegmoderne tijd steeds een serieuze bedreiging voor de scheepvaart. Europese pogingen om houtverspilling tegen te gaan hadden weinig succes en in de Republiek werd het meeste hout al geïmporteerd.⁵⁴ De implicatie van Vander Donck dat Nieuw-Nederland grote hoeveelheden scheepshout kon leveren moet zijn tijdgenoten hebben aangesproken.

CONCLUSIE

Hoewel de bouw en reparatie van schepen in Nieuw-Nederland voor de Engelse annexatie van de kolonie in 1664 geen grote vormen heeft aangenomen, komt uit de fragmentarische bronnen toch een vrij veelzijdig beeld naar voren. De scheepswerven hielden zich vooral bezig met het bouwen van schepen voor lokaal en regionaal gebruik en reparaties aan schepen die de kolonie aandeden. Terwijl de enige bekende scheepswerf in de jaren dertig nog in handen was van de WIC, zijn er sterke aanwijzingen dat de scheepsbouw in latere jaren een door particulieren uitgeoefend bedrijf werd. Dat een particulier een roermaker inhuurde en dat scheepstimmerlieden salariseisen stelden voor het herstellen van compagniesschepen wijzen daar op. Dit laatste doet zelfs vermoeden dat de WIC geen eigen scheepswerf meer had in de kolonie. Deze ontwikkeling sluit aan bij de over het algemeen verschuivende rol van de WIC: minder handelsorganisatie en meer overheid.

Anders dan in Massachusetts ontwikkelde zich in Nieuw-Nederland geen grootschalige scheepsbouwsector, hoewel de geografische omstandigheden vergelijkbaar waren. De verklaring daarvoor is tweezijdig: enerzijds werden Europese schepen als vanzelf naar Nieuw-Nederland getrokken door de lucratieve handel in bevervellen, waardoor er minder markt was voor ter plaatse

52 A. vander Donck, *Beschryvinge van Nieuw-Nederland* (Amsterdam 1655) 15, 17.

53 Jacobs, *Een zegenrijk gewest*, 39.

54 Van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, 24–25.

gebouwde zeeschepen. Anderzijds konden schepen in de Republiek sneller en goedkoper gebouwd worden dan in Engeland. Nieuw-Nederland richtte zich meer op de lokale markt omdat een exportmarkt, zoals Massachusetts die in Engeland wel had, ontbrak.

OVER DE AUTEUR Martijn Heijink studeerde geschiedenis aan de Universiteit Leiden en rondde in 2015 zijn onderzoekmaster af met de scriptie 'Connecting colonies: shipping, trade and administration between New Netherland and Curaçao, 1645–1664'. Hij werkte sindsdien aan verschillende onderzoeksopdrachten en is in 2017 Prof. J.C.M. Warnsinck-fellow bij Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam.