



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Een Houten Been

Bruijn, J.R.

### Citation

Bruijn, J. R. (2020). Een Houten Been. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 39(1), 86-87. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306342>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306342>

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

# Op de radar

## *Een Houten Been*

Een houten been was in de zeventiende eeuw geen beletsel om zeeman te zijn. Cornelis Jol en Petrus Stuyvesant zijn hiervan de gebruikelijke voorbeelden. Een ander voorbeeld is Frans Pieterszoon uit Schiedam.

Lezend in de resoluties van het bestuur van de admiraliteit van de Maze, in het begin van de jaren tachtig zeer nauwkeurig door viceadmiraal A. de Booy afgeschreven, stuitte ik op deze man in de besluiten van 30 juni 1626. Hij wordt de 'steltman' genoemd. Hij was schipper geweest, de hoogste onderofficiersrang op een oorlogsschip, en hij vroeg ootmoedig om zijn oude traktement te mogen behouden. Dit werd toegestaan. Ruim vijf weken later (7 augustus) kreeg hij, 'verminckte mit de stelt', een aanstelling als schipper op een oorlogsschip, dat 'binnenduyns' deel uitmaakte van de verdedigingslinie op de Hollandse en Zeeuwse wateren. De post was vrijgekomen doordat de kok op dat schip een 'ongeluckighen manslach' op zijn schipper had begaan. Kennelijk was Frans Pieterszoon geen gelijkmoedig man, want hij kreeg zijn aanstelling bij kapitein Jan Hendrikszoon Storm onder de vermaning dat hij zich goed moest gedragen. Anders zou hij alle verdere betalingen verliezen. Het schip van Storm lag in de omgeving van Geertruidenberg en de Bies-

Man met een houten been en een oude vrouw, op de voorgrond een draailier. Deze 'Jan Admerael' was misschien een oorlogs-invalide, die als muzikant zijn brood verdiende. Prent door Salomon Savery, ca. 1652–1654.

AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM



bosch. De kok was opgesloten, maar spoedig vrijgelaten omdat gebleken was dat hij 't'enenmael debyel' en ziek was, bovendien 'van hoogen ouderdom'.

Frans Pieterszoon zal op zijn nieuwe schip met zijn houten been minder hoge golven hebben moeten trotseren dan Jol en Stuyvesant. Een Spaanse kanonskogel schoot op Sint Maarten in 1644 het rechter onderbeen van Stuyvesant kapot. Jol miste bij zijn eerste vermelding in wic- dienst in 1626 al een been als gevolg van een scheepsgevecht. Het belette hem niet 'soo rap' zich aan boord voort te bewegen 'als andere die haar beyde beenen hebben'. Ook Frans Pietersoon heeft zijn been waarschijnlijk tijdens scheepsdienst verloren, gezien de rol van de admiraliteit bij bovengenoemde besluiten. Hoe het hem verder is vergaan, is niet bekend.<sup>1</sup>

JAAP R. BRUIJN

## *Herbouw van een koopvaarder uit het eind van de zestiende eeuw*

Gedurende de afgelopen negen jaar is op de Willemhaven te Harlingen het schip van Willem Barentsz' laatste expeditie in 1596 herbouwd. Hoewel in Nederland in de afgelopen decennia al verschillende oude scheepstypen zijn gebouwd, onderscheidt dit project zich nadrukkelijk van de voorgaande. De specifieke doelstelling van deze herbouw was primair het op werkelijke schaal toepassen van de beroemde bouwmethode waarmee de Nederlandse scheepsbouw in de zestiende en zeventiende eeuw zich als marktleider in Noordwest-Europa wist te plaatsen door een snelle en daarmee uiterst concurrerende productiemethode. Deze, in principe vrij primitieve ambachtelijke werkwijze raakte echter eeuwenlang in de vergetelheid doordat destijds zonder bouwtekeningen 'op het oog' werd gebouwd. Ook aan het beschrijven van deze techniek was blijkbaar in die tijd geen behoefte en na het verdwijnen door nieuwe methoden verdween ook deze kennis. De eerste beschrijving van deze methode zag pas in 1671 het licht in de bekende uitgave *Scheepsbouw en Bestier* door Nicolaes Witsen, waarin hij stapsgewijs de bouw van een schip van 134 voet volgens de oude methode beschreef. Echter, deze beschrijving is op zich niet makkelijk te volgen zonder voldoende basiskennis van dit soort schepen en daardoor is deze bron eeuwenlang links blijven liggen. Een doorbraak kwam pas aan het eind van de vorige eeuw door een vergelijkend onderzoek van historische scheepswrakken in de bodem van Flevoland met deze literatuur. Daardoor begrijpen we nu in theorie hoe de oude succesvolle methode in elkaar stak en daarmee groeide ook de uitdaging om een schip

1 Collectie NIMH, 018 (A. de Booy), nr. 98; J. Jacobs, *Petrus Stuyvesant, een levensschets*

(Amsterdam 2009) 37-41; mededeling van H. den Heijer.