



BIJDRAGEN TOT DE GESCHIEDENIS VAN DE AMSTERDAMSE SCHEEPSBOUW

door: Dr. Leonie van Nierop

Bundeling artikelen zoals eerder afgedrukt in
Amstelodamum 1955 (Mb) en 1956 (Jb)

BESCHOUWINGEN OVER SCHEEPSBOUW OP DE LASTAGE

De bewoners van Amsterdam hebben, sinds de Middeldam omstreeks 1270 gelegd is, naast hun houten huisjes aan de binnenzijden van de kaden langs de Amstel een verkeersmiddel te water van node tot vervoer van personen, levensmiddelen en andere goederen langs deze en andere stromen, sloten en poelen van de omgevende, moerassige veengrond. Men kan zich hun bestaan niet denken zonder primitief ineengetimmerde vaartuigen, die of vanzelf drijven of door bomen, riemen of zeilen worden voortbewogen. Misschien stellen de oudste vissers zich tevreden met hengel en fuik, doch ook deze moeten langs de Amstel van de markt te Ouderkerk worden gehaald.

Bij de toeneming der bevolking, de ontwikkeling der nederzetting tot stad en de uitbreiding van het verkeer neemt het vervoer per schip langs de binnenwateren en rivieren en over het IJ en de zee toe. Naast de schippers, die volgens het privilege van 1275 door Holland varen of zullen varen, worden in 1323 genoemd veerschippers op Amersfoort en aan het einde der eeuw op Kwadoelen, Iepensloot en Diemerdam. In het midden van de eeuw zijn er Amsterdamse schippers in Hamburg, in 1406 een in Riga, in 1379 in Engelse havens¹.

Doch of de vaartuigen van deze schippers, nu de techniek hoe langer hoe hogere eisen stelt, in Amsterdam getimmerd zijn, is, ondanks de vele onderzoeken hierover, nog een open vraag. Men weet alleen van schepen, die in de Zuiderzeesteden, Kampen, Dordrecht en elders gebouwd zijn.

Professor Posthumus verklaart in zijn groot werk: “De Oosterse

Handel te Amsterdam” niets meer dan dat “het bekend is, dat van oudsher te Amsterdam schepen werden gebouwd.”² Hetgeen niet veel zegt.

Alleen is bekend dat Amsterdammers in 1345 medewerken aan het herstellen van een baardse, te Dordrecht in 1344 gebouwd, en in 1368 aan de uitrusting van de zogenaamde Vredecoghe³.

Ook schrijft art. 17 van het in 1412 eerst geformuleerde, in 1413 gecodificeerde Waterrecht voor, dat een schip “van noetsaken” te Amsterdam binnengevallen, aldaar “rede” gemaakt kan worden, terwijl een later aan deze keur toegevoegd art. 2 voorziet in de afrekening, wanneer de schipper “enich gelt” aan het schip “vertymmerde of enich want kofte.”⁴ Dit alles heeft betrekking op herstellen. Slechts het in 1413 gecodificeerde verbod van “scepe maken, noch sciptouwe teeren, noch scippeken”⁵ binnen de Oude Gracht, de poorthuizen of de palen van de stad wegens brandgevaar, slaat waarschijnlijk ook op de bouw van nieuwe schepen. De zeilmakerij is dan ook reeds in gang. Iedere man of vrouw wordt verboden zeilen of “banetten”⁶ in de kerk te maken of te naaien zonder verlof van provisor, deken of kerkmeesters; deze, of touwen, daar neer te leggen of op te hangen, zonder toestemming van de laatsten of het Gerecht.⁷ Ook touw wordt in die tijd al buiten de Nieuwe Gracht geslagen.⁸

Vaartuigen voor de binnenvaart en vooral “scouden of scuyten,

² Posthumus, p. 103.

³ J. ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam* 1, p. 250, 319. 11, p. 58; Dr M. G. de Boer, *Amsterdams ligging ten opzichte van den Sint-Anthoniedijk*, 26e Jbk. van *Amstelodamum*, p. 12. In het vervolg aangehaald als Jbk.

⁴ Dr Joh. C. Breen, *Rechtsbronnen der stad Amsterdam*, p. XIII, 618.

⁵ Breen, p. 39.

⁶ Bonnetten.

⁷ Breen, p. 32.

⁸ Breen, p. 38.

¹ Dr. F. Kettner, *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw*, p. 3 e.v.

cleyne of grote”⁹, worden vermoedelijk in de 15e eeuw steeds meer langs de kleine stromen gebouwd. Met de Scafferie of Stadstimmermertuin in de Grimmenes valt in 1456 het “Baerdsehuus”¹⁰ samen of dit staat daarnaast. Een werf of afdak voor de aldaar of in de Scafferie gebouwde baardsen¹¹, die, met riemen of zeilen voortbewogen, binnenlands en langs de kust in vrede en oorlog dienst doen. Zij zullen over de Grim de Amstel bereiken voor op- en afvaart.

Wellicht komen er in deze tijd reeds dergelijke werfjes in primitieve vorm voor langs het Spui en de N.Z. Voorburgwal-Boerenwetering. Een eeuw later heet het in naam veranderde Hekelveld “Oude Timmerwerf”¹² en in 1538 en 1557 zijn er aan de Westhoek van het Spui, de samenkomst van de grachten bij het Boerenverdriet, schuitenmakerswerven.¹³ In 1585 woont een sloopstimmerman op de N.Z.Voorburgwal achter het Begijnhof.¹⁴ Voor het timmeren van en aan de “kogghen, hulcs, crayers en evers of andere zeescepe, die buyten duynen varen”¹⁵ is door bovengenoemd verbod alleen de oever van het IJ aangewezen, en de haven of Damrak, als een deel van het IJ beschouwd. Dit land mag opgehoogd worden en onder bepaalde voorwaarden kunnen er een dijk en “bolwerken” worden aangelegd. Na de vergrotingen van 1342 en 1386 loopt de grens van de Vrijheid in het Noorden “te halven stroem toe in ‘t Ye”¹⁶ (ongeveer van de verlengde lijn van de latere Prinsengracht tot die van



Spui en Boerenverdriet met schuitenmakerswerf

de latere Oude Schans toe¹⁷ en in 1409 “tot an der Voelwyck” over dezelfde afstand. Langs de IJ-kant ontstaat door een dijkbreuk ten Westen van de latere Oude Schans tussen 1377 en 1383 een veilige en diepe rede - de Oude, daarna de O.Z.Waal geheten - die kort daarna door een enkele palenrij wordt afgesloten en zodoende een uitnemende bergplaats in de winter zal vormen voor de schepen. Tweehonderd, zowel Amsterdamse als vreemde schepen, zullen op den duur in deze winterlaag geborgen kunnen worden.¹⁸

Haar oeverland, dat ook nadat de Gelderse kade na 1425 een deel

9 Breen, p. 27

10 J. Wagenaar, Amsterdam I, p. 76. VII, p. 146, 252.

11 Het bestek van dit artikel gedooft niet alle vaartuigen bij hun soortnaam op te noemen en te verklaren.

12 Ter Gouw V, p. 106.

13 Ter Gouw V, p. 61

14 Dr J, G. van Dillen, Amsterdam in 1585, p. 137.

15 Breen, p. 26.

16 Breen, p. 15, 16.

17 Dr J. van Breen, De Grenzen van de vrijheid en van de omwalling der stad Amsterdam in de XIe en XVe eeuw, 45e Jbk. p. 23, 24, 32, 33.

18 W. H. M. de Fremery, De Opkomst der Amsterdamsche haven, 22e Jbk., p. 33.

binnen de stad trekt, tot 1585 buiten de aan het eind van de 15e eeuw voltooide omwalling in de Vrijheid ligt, krijgt de naam “Lastage”. Waar het uit bastaardlatijn ontstane woord “lastaede” ballast betekent, moet dit land in de aanvang zijn gebruikt bij het ballasten van schepen. Een bedrijf te Amsterdam, waar de Grafelijkheid reeds in 1345 “de cogghen deed lastaeden”, al vroeg van betekenis, daar de meeste schepen in ballast uitvoeren.¹⁹

Bewoning van de Lastage kan plaats vinden na de bevestiging door Willem van Beieren in 1404 van het handvest van Albrecht van 1386, dat niet alleen het stadsgebied uitlegt, maar ook de betimmering van de vergroting voorschrijft.²⁰ Nog in 1404 geven burgemeesteren aan Ysbrand Pietersz en zijn nakomelingen het recht daar een huis en lijnbaan neer te zetten. En waar de schepen in de Oude Zijds Waal ook hersteld en uitgerust zullen worden, richten de bewoners op dit terrein geleidelijk bedrijven op voor scheepsbouw en sloopherstelling, opslagplaatsen en pakhuizen voor aan- en weggevoerde en benodigde goederen. De ontwikkeling gaat langzaam, en is onbekend.

Na bovengenoemde ommuring wordt de voorstad door een ophaalbrug over de Veste en het daaraanluitende Waterpoortje tussen de St. Antonies- en Schreierstorens met de stad verbonden. In 1487 spreekt de overheid van “die Ouwezijdes Wael bij die Lastaigie”²¹. Het is geen economisch krachtige voorstad. De terreinen langs

de Veste, waarop huizen en tuinen staan, zijn, ondanks herhaalde aanmaningen, in 1500 nog niet eens alle betaald²².

Ook wijzigt zich het vervoer ter zee in die tijd. De scheepsbouw in Noord-Europa ondergaat met de uitbreiding van de scheepvaart in de 15e eeuw een belangrijke verandering. Grote, hechtere schepen, “karvelen” - naar het Bretonse caravelle of razeilen -, komen aldaar op, naast de in gebruik blijvende koggen en andere vaartuigen. In Holland en Zeeland, speciaal in Hoorn, worden zij het eerst in 1459 en 1460 getimmerd. Hoewel het land aan de diepe O.Z.Waal geschikt is voor hun bouw, hoort men te Amsterdam vóór 1500 slechts een enkele maal van dit schip en niet van het timmeren²³. De vrachten zijn zo hoog, dat het schip een vrachtprijs kan bedingen, die de bouwkosten te Dantzig (een enkele maal in andere steden aan de Oostzee), waar de Hollanders reeds vroeg schepen kopen en bestellen, goedmaken.²⁴

Daarbij heeft een andere techniek met het bouwen van deze karvelen ingang gevonden. Tot nu toe hadden de schepen in Noord-Europa een overnaadse beplanking gehad. Dit verdwijnt niet, maar voor het moderne, hechtere schip wordt de gladde beplanking toegepast, in Zuid-Europa in zwang, waarbij de gangen tegen elkaar liggen. Er dient evenwel op gelet te worden, dat de naden tussen de planken goed gedicht zijn, zowel bij de bouw als onder en na de vaart. Vandaar dat het breeuwen - of in zuiver Amsterdams brauwen - opkomt, ook kalfaten genoemd. De breeuwer heeft de naden te “drijven”²⁵, d.i. met breeuwijzer en -hamer werk - uitgeplozen touw - stevig daar in te drijven, waarna er kokend pik op gegoten

¹⁹ Breen, p. 618, 27, 138.

²⁰ Hoever de Lastage zich tot het Zuiden uitstrekte, staat, waar zij niet officieel werd omschreven, niet vast. De taxateurs van 1557 zetten de grens aan de Bomensloot (G.A.A.: “Kohier van de taxateurs van 1557”, fol. 164, 165.), Wagenaar plaatst haar, in navolging van de Anonymus bij Pontanus aan de St. Antoniesdijk van de St. Antoniespoort tot aan het Leprozenhuis (1, p. 138), hetgeen algemeen aangenomen wordt. Kettner (p. 115) noemt als grenzen de tegenwoordige Geldersekaade, Koningstraat en Oude Schans. Jas. F. Steussy, Straten schrijven historie, p. 25, somt de huidige Geldersekaade, -Nieuwmarkt, St. Antoniesbreestraat, Oude Schans, Oude en Kromme Waal als grenzen op.

²¹ Breen, p. 232

²² Breen, p. 371

²³ Zie uitvoerig Posthumus, p. 100 e.v.

²⁴ Posthumus, p. 227. Kettner, p. 119.

²⁵ V. Dillen, Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en gildewezen in Amsterdam, 1, no. 1349.



Scheepskraan in 't IJ voor de Schreierstoren

wordt, totdat de naden goed gevuld zijn en de buiten- en binnenhuid volkomen voor water gesloten blijven²⁶.

De Anonymus bij Pontanus deelt omstreeks 1500 mede: “in dien quartiere²⁷ werden dagelicx veelderley groote ende schoone schepen getimmert²⁸”. Nu ziet deze schrijver alles in de overtreffende trap. In het Damrak kunnen volgens hem meer dan 1000 schepen liggen en de Amsterdamse koopvaardijvloot zou uit 200 grote

schepen bestaan, waar Professor Posthumus na nauwkeurige berekening dit aantal op hoogstens 100 schat²⁹.

Maar er zijn nog andere bewijzen van scheepsbouw ter plaatse in deze tijd. In 1498 staat reeds een scheepskraan bij de ingang van de O.Z.Waal tegenover de Schreiershoek voor de heffing van zware lasten en het inzetten en uithalen van masten, die wellicht thans reeds “buten op ‘t timmerwerf”³⁰ vervaardigd worden.

Hoewel de sloopstimmerman zich in de 15e eeuw specialiseert, blijft hij onder de timmerlieden schuil gaan. Van vóór 1413 tot 1468, of wellicht iets korter³¹ zijn deze opgenomen in het St. Eloyengilde, dat der smeden, daarna vormen zij een afzonderlijke broederschap met eigen overliden en altaar.³² De eerste bekende gildebrief van de timmerlieden dagtekt wederom van 1500³³, en wel van 13 Maart. En hoewel de stad in 1512 zal zeggen dat “van ouden tyden vryheyt geweest heeft int tymmeren ende maken van den scepen, ende... men geneghen is, die vryheyt te continueren tot voordernisse ende welvaert van der stede” worden de drie eerste artikelen van de brief³⁴ aan de scheepsbouw gewijd. Ten eerste moet de “scepmaecker” voor ieder zeeschip, dat hij op stapel zet, een pond was aan het altaar geven. Ten tweede mogen op straffe van boete alleen poorters en gildebroeders de schepen breeuwen of “verzien met timmeringen, stoppingen of anders”. Evenwel met een exceptie: indien de schipper-opdrachtgever tot het breeuwen geen gereedschap of hulp kan krijgen en de gildebroeders alleen voor hoger loon dan

26 Te Rotterdam schijnt deze ambachtsman onder de sloopstimmerlieden niet de positie van de Amsterdamse te hebben gehad. Dr S. G. van Kampen maakt in zijn “De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek” geen melding van hem en gebruikt het woord kalfaten slechts op p. 47 en op p. 212 in een citaat.

27 Tussen de St. Antoniespoort en het Y, derhalve de Lastage.

28 Ed. Montanus, p. 359, 358, 355.

29 Posthumus, p. 105.

30 Ter Gouw 111, p. 247.

31 Wagenaar IX p. 161, Breen, p. 38.

32 Breen, p. 217, 365

33 Breen, p. 464

34 Breen, p. 511.

de gezellen of vreemde arbeiders willen werken³⁵, is hij vrij om goedkopere krachten aan te nemen. Het is de vraag, of deze bepaling alleen dient om de vrij hoge lonen te drukken³⁶. De schipper kan ook haastwerk opdragen om bijtijds te vertrekken en hiervoor zouden gildebroeders niet te vinden kunnen zijn, om welke reden dan ook.

Ten derde moet het gilde een scheepmakersblaasbalg bezitten om het schip voor reparatie of verbouwing op te lichten. Artt. 6-8, die vermoedelijk voor alle gildebroeders gelden, houden de heffingen van inkomst- en leergelden van bepaalde bedragen in en de verplichting de mis voor een overleden gildebroeder bij te wonen. Alles op straffe van boete bij verzuim.

Een keur van 1512 geeft nu een goed overzicht van het werk op de Lastage. Tot nu toe was daar altijd naar de gewoonte der tijden - zoals overal in de Vrijheid - accijnsvrij bier aan de arbeiders geschonken door werkgevers of opdrachtgevers. Doch in het belang der industrie zal nu bij nieuwbouw vrijdom van accijns van één ton bier, voor elke voet die de kiel lang is, worden gegeven. Bij verlenging van schepen, hetgeen de bouwers van nieuwe schepen ook onderhanden nemen³⁷, wordt vrijdom van accijns gegeven van één ton bier per voet van de nieuwe kiel en bij het breeuwen zóveel tonnen als de schipper onder ede zal verklaren gebruikt te zijn “int tymmeren ofte brauwen”³⁸.

Waar de keur veelal ontdoken wordt, is in 1539 de controle bij een nieuwe keur aan de gezworen bierdragers opgedragen. De accijns

moet nu worden betaald door de breeuwers in de O.Z.Waal binnen de palen tussen Montelbaan en de dijk of in de N.Z. Waal, maar in ieder van bovengenoemde gevallen wordt in bepaalde mate restitutie gegeven. Het verkopen van bier, waartoe verleiding bestaat, wordt de betreffende personen uitdrukkelijk verboden³⁹.

Aangezien de laatste keur spreekt van “scippers, die nyewe schepen... doen maicken” en niet van de reders, blijkt dat de eersten - in deze tijd reeds uitsluitend zetschippers⁴⁰ - thans de opdrachtgevers zijn van de bouw van een nieuw schip en uit de aard der zaak ook van verlengen, herstellen en breeuwen, hetgeen in de periode omstreeks 1500 nog niet was uit te maken.⁴¹ Het verspreid wonen der reders⁴² geeft hen deze macht. Natuurlijk houden zij wel ruggespraak met de reders. Schippers van vreemde schepen hadden daartoe altijd de bevoegdheid.

In 1517 verlaten de scheepstimmerlieden, om onbekende redenen, het gilde voor dat van de buitenlandsvaarders. Dit gilde kreeg zijn eerste brief in 1473, toen de broederschappen aan de Oude en de Nieuwe Zijde zich verenigden.⁴³ De broeders waren (volgens Professor Posthumus) “grootschipheren”, d.w.z. schippers van de toen opkomende grote schepen.⁴⁴ Hun sociale positie is hoger dan die der gewone schippers, ongeveer gelijk aan die der reders.⁴⁵

De bepalingen, geldende in de brief van 1500, worden mutatis mutandis in die van 1517 overgenomen. Een nieuw artikel verbiedt knechten aan te nemen zonder toestemming der vier overliden,

35 Vergelijk v. Dillen, no. 235. In 1528 wordt dit zodanig gewijzigd, dat keurmeesters en overliden dit kunnen veroorloven, zo twee poorters-gildebroeders na elkaar hem niet geriefden. (V. Dillen I, no. 142).

36 Posthumus, p. 46.

37 V. Dillen I, no. 240.

38 Breen, p. 511.

39 De Fremery, p. 41.

40 Posthumus, p. 114.

41 Posthumus, p. 115.

42 Posthumus, p. 116.

43 Breen, p. 85, 453.

44 Posthumus, p. 96.

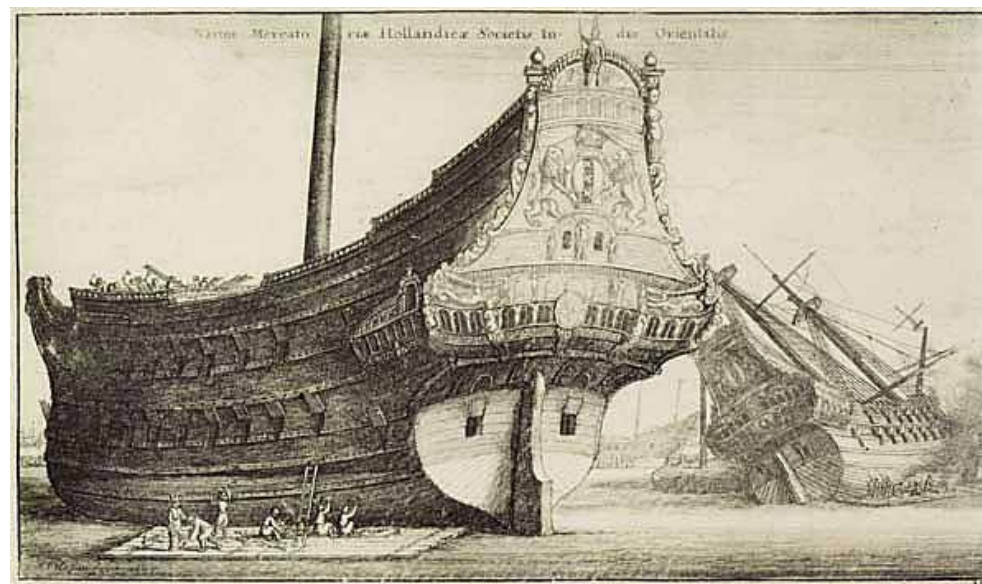
45 V. Dillen I, no. 29.

die controleren of zij hun loon waard zijn. Er blijkt derhalve kaf onder het koren te zijn.

Een aanvullende ordonnantie van de gildebrief in 1539 verklaart dit nader.⁴⁶ Geen gezellen zullen volgens art. 1 in het vervolg mogen breeuwen of “repareren”, indien zij niet in staat zijn bij het “nyen werck” zes stuivers daags te verdienen. Ook zal geen gildebroeder-breeuwer de schipper meer mogen verlaten voordat zijn aangenomen werk voltooid is. De overlieden kunnen voorts de meester-scheepstimmerlieden verbieden, nieuwe schepen te bouwen, indien zij na zesmalige aanmaning en verloop van anderhalf jaar de jaarzang en het inkomstgeld niet hebben voldaan. Hun financiële positie schijnt derhalve niet rooskleurig te zijn. Voorts wordt het leergeld vastgesteld, en van vreemde gezellen, die een jaar niet gewerkt hebben, wordt een retributie aan het altaar verlangd.

Meer wordt van de scheepstimmerlieden tot aan de Alteratie niet gezegd. Laten we nu nagaan hoe het met de breeuwers vóór deze tijd gesteld was.

De Amsterdamse magistraat, van mening zijnde dat de welvaart van “dese goede stede van Aemstelredamme” meest gegrondvest was “op die coopmanschepe ende die zeevaerdighe neringhe”, kondigde op 31 Juli 1528 een afzonderlijk keur af “mits in ‘t stuck van ‘t braeuwen - dat noottruflich is totten zeevaerdighe neringhe - haertoe de beste regule nyet en is gehouden”.⁴⁷ De meester-breeuwer, een speciaal vakman onder de scheepstimmerlieden, kwam toen volkomen onder toezicht van vier door de overheid te benoemen keurmeesters. Alleen met hun toestemming kunnen de meesters



Het kalefateren van een schip in de breeuwwaal

op de hen toebehorende “wallen” - de latere “braeuwerffven”⁴⁸ of op het water de onderkant van schepen breeuwen, zo zij niet in een vastgestelde boete willen vallen. Noch mag een schipper zijn schip ter breeuwing in de “gronttouwen”⁴⁹ leggen zonder aan overlieden en keurmeesters een dagloon te hebben gegeven, waarvan de laatsten $\frac{2}{3}$ en het altaar $\frac{1}{3}$ ontvangen. Daarvoor houden zij streng toezicht op de bekwaamheid van de knechts.⁵⁰ Ook zal de meester-breeuwer geen “dienstknepen” aannemen om de “coggeschepen te hellen ofte om te keren” - derhalve op de wal - indien de keurmeesters hen daartoe niet bekwaam achten. Zo de breeuwer afgekeurde krachten aanneemt, moet hij in alle gevallen persoonlijk de boeten

46 V. Dillen I, no. 235.

47 Van Dillen I, no. 142.

48 De Fremery, p. 89.

49 Deze dienen om het in het water terzijde gehaalde grote schip op vereiste afstand van de wal te houden. Het kleine schip wordt op de werf gekalfaat. Zie Gr.N.W.B.i.v.; Van Kampen, p. 47 en de afbeelding bij G. C. E. Crone, Onze schepen in de gouden eeuw, tegenover p. 24.

50 Zie de uitwerking in 1539, hiervoren.

betalen.

Zonder nu zo ver te gaan als Dr van Dillen, die de “braeuwers” sloopherstellers noemt⁵¹, moet hier toch gezegd worden, dat de kogge - een overnaads gebouwd schip - van anderen niet technisch gebreeuwd, maar alleen gereinigd en hersteld kan worden. De gaten, op reis daarin gekomen, worden dan gestopt en gedekt met hout.⁵² Het is mogelijk dat voor de “stoppingen” werk gebruikt wordt. Doch ook kan met “moskuylen”⁵³ gewoon mos in de gaten worden gedreven, dat daarna wordt belegd. Dit gebeurde reeds in het stenen tijdperk en omstreeks 1578-1589 nog bij de reparatie van platboomde vaartuigen en hun luifels.⁵⁴

We hebben gezien dat breekers reeds in 1512 schepen repareerden⁵⁵. Het staat niet vast dat alle breekers deze reparaties uitvoerden, hoewel zij daartoe een zekere opleiding hadden gehad.⁵⁶ Waar zij lagere lonen ontvangen dan de sloopstimmerlieden⁵⁷ zal de schipper aan hen dergelijke en andere kleine herstellingen hebben opgedragen. De breekers zelve, als houtgebruikers, leveren dan ook gaarne aan de schipper hout voor reparaties op zee. Waarschijnlijk om de houthandelaren te gerieven wordt in de gildebrieff van de sloopstimmerlieden van 5 October 1589 de breekers op straffe verboden middellijk of onmiddellijk eikenhout te kopen om het aan de schippers te leveren. Hetgeen in de brief van 1591 zoda-

nig verzacht wordt, dat zij in het vervolg in hun rekeningen hebben op te geven, hoeveel hout zij in het werk gebruikten.⁵⁸

In 1548 vervangt een nieuwe keur de veelvuldig ontdokene van 1528. Het dagloon bij reparatie van een kogschip zal in het vervolg hoogstens drie stuivers bedragen. Onder de vier keurmeesters worden benoemd een sloopstimmerman en een oud-overman van het buitenlandvaardersgilde. Deze zullen thans de meester-breekers examineren en grondig het werk onderzoeken van hen, die van buiten in het gilde als meesters willen komen, en alleen geslaagden als zodanig toelaten. Deze betalen hen 10 stuivers examengeld, de afgewezenen de helft. Ook wordt gecontroleerd, dat de enkele schepen die buiten de Haarlemmerpoort gebreeuwd worden, niet zonder betaling van het dagloon vertrekken⁵⁹.

In 1551 worden de breekers beschermd tegen vreemde binnenlandvaarders. Wanneer de laatsten een groot schip breeuwen, kunnen poorters eisen, hen te vervangen, mits voor hetzelfde loon werkende⁶⁰.

Waar voor het teren van kabels, staand en lopend want en de ankersmederij geen regels waren gegeven, “waerduer mennich goet schip mit volck ende goet achtergebleven is, God bethert, dat een beclaechlick dinck is”, waren in 1527 voorschriften uitgevaardigd voor de techniek van het teren en de kwaliteit van het materiaal, en waardijns voor het toezicht aangesteld. De teerketelhouders zijn vrij, doch worden evenals hun knechts beëdigd.

Vermoedelijk om geschillen te voorkomen, moeten zij de schipper of zijn opperbootsman tot het werk toelaten en zijn aanwijzingen opvolgen. Zo niet, dan zijn zij evenals de onbeëdigden strafbaar.

51 Van Dillen, p. 227 n.

52 E. van Konijnenburg, *De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong*, 1, p. 63.

53 Zie Keur van 1500 hiervoren.

54 E. Keble Chatterton, *Sailing ships and their story*, p. 97. Van Dillen I, no. 1349, art. 3. Een mosbijtelte komt te Rotterdam voor in een inventaris van een sloopstimmerman in 1611. Van Kampen, p. 200. Pik kan ook inplaats van mos gebruikt worden. “Solders, platten ofte leuffenen”, zie Van Dillen I, no. 1349. Vloten of schuiten met rietschoven hebben in 1746 soms nog houten luifels. H. Noordkerk, *Handvesten van Amsterdam*, p. 1670.

55 Vergelijk ook Stapel, *Beschrijving van de Oost Indische Compagnie*, p. 178.

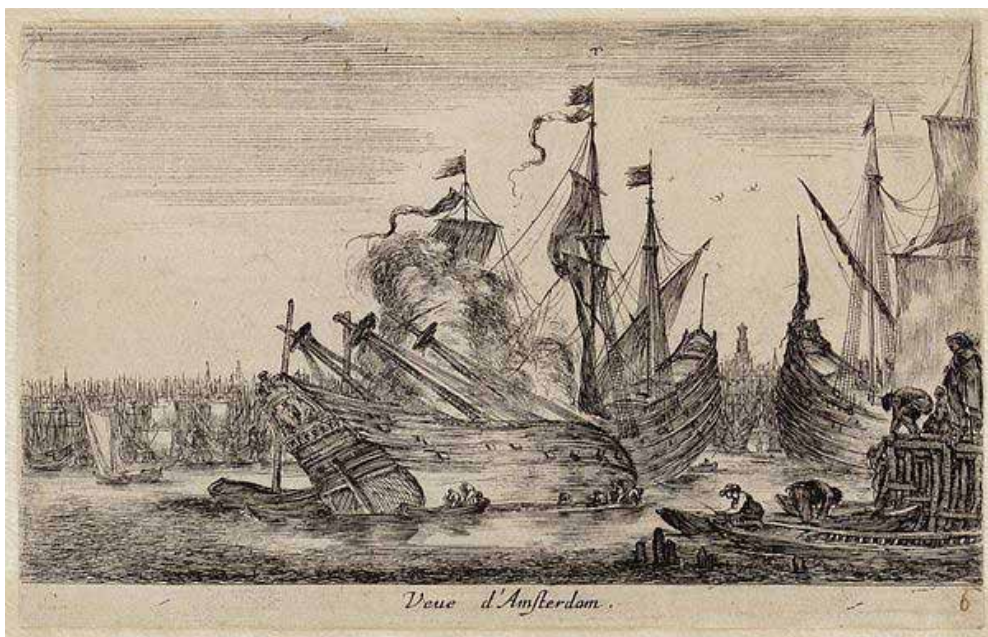
56 Zie p. 39 en ook de keur van 1539, art. 1.

57 Gregory Robinson, *Ships that made history*, p. 4.

58 Van Dillen I, no. 772, art. 19.

59 Van Dillen I, no. 772, art. 19.

60 Van Dillen I, no. 331, 370.



Het breeuwen van een schip

Het ijzer voor grote en kleine ankers wordt voorgeschreven, een nauwkeurige proef voor hun deugdelijkheid vastgesteld. De regels en het toezicht worden in deze eeuw nog driemaal verscherpt⁶¹.

Hoewel de touwslagerij sinds oudsher een belangrijke industrie was, dagtekent de oudst bekende keur op haar eerst van 4 Maart 1514. Vier dagen later wordt zij aangevuld en 24 Maart wordt reeds een lijndraaijer wegens overtreding gestraft. Na de toevoegingen van 1515 en 1520 is in 1523 wederom een aanvulling gewenst⁶², daar “veele gebreken vallen onder de lijndraeyers in t spinnen ende meer andere stucken, dese neringhe angaende, waerduer schepen ende menschen gespilt mogen werden”. En nog vijfmaal zul-

⁶¹ Van Dillen I, no. 115, 505, 562, 801.

⁶² Ibidem no. 8, 9, 10, 24, 49, 76.

len nieuwe keuren volgen⁶³. De touwslagerij blijft een vrij beroep, waarin techniek en materialen zijn voorgeschreven, evenals de plichten van de technische bedrijfsleiders, de meesterknechts, die onder ede staan⁶⁴.

Wanneer wij nu zien hoe streng, in het belang van personen en goederen, het toezicht is op de nevenbedrijven van de scheepsbouw, maar hoe noch het hout van het nieuwe schip, noch de bouw worden gecontroleerd, behoudens een onderdeel - het breeuwen -, terwijl de veiligheid van scheepsvolk, reizigers en lading toch zeker van de goede scheepstimmerij afhankelijk is, baart het verwondering dat de overheid zich bijna niet met het “nyen werck” op de Lastage bemoeit. De uitspraak van 1512, dat de scheepsbouw daarvoor juist toenam, wil nog niet zeggen dat men goede, zeewaardige schepen afleverde. De vraag rijst onwillekeurig of bij die enkele gegeven voorschriften en gezegden hierover de wens niet de vader van de gedachte is, en of de scheepstimmerij zich niet in hoofdzaak beperkt heeft tot verlenging en herstelling, en slechts weinig nieuwe schepen op stapel worden gezet. Het voorstel van 1538 om bij scheepsbouw, -timmering en -levering voor de “kiele, holle ende wijdete alleen de stadsvoettael” te gebruiken, omdat er dagelijks veel “altercatiën vallen”⁶⁵ - in 1558 herhaald - zal wel in hoofdzaak uitgevaardigd zijn om geschillen op te lossen en de considerans, dat de scheepsbouw zeer vermeerdert, behoort er nu eenmaal bij⁶⁶. Het is niet eens bekend of de grote Galeota van de Amsterdamse schutterij⁶⁷ hier op de Lastage gebouwd is in de winter van 1504-

⁶³ Van Dillen I, no. 174, 181, 347, 527, 694.

⁶⁴ De gildebrief der timmerlieden van 1524 - Noordkerk, p. 1283 - schrijft de ramakers als proef het maken van een goed rad voor.

⁶⁵ Van Dillen I, no. 228.

⁶⁶ Noordkerk, p. 938.

⁶⁷ Wagenaar 11, p. 412, 418, 448. Crone, p. 96.

1505. Zij kan evengoed in Waterland, in een der Zuiderzeesteden of elders op stapel gezet zijn.

Beschouwen wij hierover de Lastage zelf. Met haar lijnbanen, pakhuizen en opslagplaatsen van hout, hennep, vlas, as, teer en pik, - uit het buitenland aangevoerd deels voor de scheepstimmerij, deels om in ruwe of bewerkte staat weer uit te voeren⁶⁸ - is zij met de schepen in de O.Z.Waal een onbeschermd, kwetsbaar voorterrein in de veelvuldige oorlogen aan het einde van de 15e en in de 16e eeuw, en niet rustig genoeg gelegen voor de vreedzame ontwikkeling van het scheepsbouwbedrijf. Hier zal de geschiedenis van de Lastage in de 16e eeuw, door de Heer de Fremery in zijn bovengenoemde, hoogst belangrijke studie zo uitnemend uiteengezet⁶⁹, niet herhaald worden. Genoeg zij het te vermelden dat de verdedigingsmaatregelen in de 15e eeuw zich tot de O.Z.Waal beperken en dat eerst in 1504 bevolen wordt de houtwaren, die niet benodigd zijn voor de scheepsbouw langs de Veste “upter Lastaige” naar elders in de stad of in de Vrijheid te vervoeren⁷⁰, tegen betaling van huur en op straffe bij ongehoorzaamheid. In de ergste dagen van de Gelderse krijg wordt 23 Mei 1508 voorgeschreven de huizen aldaar af te breken, de goederen weg te halen of anders te verbranden⁷¹. Nu loopt alles goed af, maar in Dec. 1512 wordt de Lastage door de vijand platgebrand. Dientengevolge wordt tussen 1515 en 1518 de Oost-zijde van de voorstad versterkt door het graven van een “Nieuwe Gracht” (spoedig de Montelbaansgracht of Oude Schans geheten) tot aan de Montelbaanstoren aan het IJ, en door met de uitgegraven aarde een schans op te werpen. Op de wal van de gracht,

68 Posthumus, p. 69. Kettner passim.

69 Posthumus, p. 22 e.v.

70 Breen, p. 414.

71 Breen, p. 446



De Gelderse krijg 1512, brandende schepen in de Oude Waal

die aansluit op de O.Z.Waal, zouden naar mening van de overheid ook schepen kunnen worden getimmerd, in de ruimste zin des woords. De zware brand op de Lastage in 1530 verhindert dit wel weer voorlopig, doch in 1537 krijgen Cornelis Pietersz. Boom, burgemeester, en Mr. Cornelis Dobbensz., schout, verlof op hun erven langs de Nieuwe Gracht de kade te slechten en scheepshellingen op te richten. Zij hebben, evenals vele andere geërfden in de voorstad, veel tot de versterking bijgedragen, doch zien in, dat deze op den duur niet voldoende is en dringen er op aan, dat deze, waar naar

zeggen een duizendtal arbeiders werkt, binnen de omwalling wordt getrokken. Dit wordt hun nu wel beloofd, maar het geschiedt voorlopig niet. Een felle strijd, die tot processen leidt, en die tot 1564 duren zal, wordt door stadsbestuur en geërfden hierover gestreden. De stad voert verscheidene motieven aan voor haar tegenwerking. Volgens haar weegt het zwaarst, dat de ontwikkeling van de scheepvaart en scheepsbouw aan de Westzijde van de stad (waar in 1557 twee grote sloopstimmerwerven staan⁷²) door de verbetering van de Lastage zou worden tegengehouden.

Op de kaart van Cornelis Anthonisz. van 1536 komen vijf grote lijnbanen hier uit, waartegen pakhuizen en teerhuizen liggen. Overigens is de voorstad bedekt met sloopstimmerwerven en gebouwen⁷³. De Gelderse oorlogen die in 1528 en 1539 de Lastage weer gedeeltelijk doen ontruimen, dwingen daarna, tot de vrede van 1543, veel te slopen. Zelfs worden in dit laatste jaar alle getimmerden binnen de afstand van 16 roeden van de omwalling af, hier zowel als elders, afgebroken, en op- en aanwerving verboden. Na de vrede staan op de kaart van Cornelis Anthonisz. van 1544 nog altijd sloopswerven en zelfs schepen in aanbouw op de wal; ook lijnbanen dieper in⁷⁴.

Over de lijnbanen zijn wij door de literatuur vrij uitvoerig ingelicht⁷⁵, over de sloopstimmerwerven niet. Dr S. Hart had de grote welwillendheid mij daarover gegevens te verstrekken uit bovengenoemd kohier en uit de Inbrenregisters van de Weeskamer op

het Gemeente-Archief te Amsterdam. Op de “Lastaige buyten Sint Anthonispoort” staat volgens de eerste bron⁷⁶ een sloopstimmerwerf met een spijker, voorts nog een spijker en twee houttuinen. Hun eigenaren, huurders enz. worden zonder beroep aangeduid. Slechts een aangeslagene wordt met het beroep “sloopstimmerman” opgegeven, en onder de overigen paraisseert “Oude Jacob op Frans Talincxwerff” in 1559⁷⁷ sloopstimmerman geheten. Jan van Muyden, zonder beroep in het Kohier voorkomende, is ook sloopstimmerman.” Na zijn dood verkoopt zijn weduwe in 1579 de werf voor f1.600,- aan haar zoons Symon en Pieter of diens erven. Beiden zijn sloopstimmerlieden.

Ook had Van Muyden drie dochters, waarvan één was gehuwd met de sloopstimmerman Jan Jansz. van Campen⁷⁸ en een andere met de sloopstimmerman Henrick Jansz⁷⁹. De gehele familie, zowel bloed- als aanverwanten, oefenden derhalve hetzelfde beroep uit.

Volgens de taxateurs staat:

- 1e. “Buyten Sint Anthonispoort, in ‘t padt naest Burchmansbaen” de woning van een sloopstimmerman⁸⁰, wordt
- 2e. één vakgenoot onder de huizenbezitters aan de Sint Anthonisdijk genoemd en is
- 3e. “Claes Meeusz., sloopstimmerman mittet bleeckvelt” als wonende aan “‘t Heck aangeslagen⁸¹.”

Een grootse indruk geeft dit alles niet; des te minder waar onbe-

72 Van de sloopstimmerlieden Geryt Jansz en Jan Symonsz. Kohier van 1557, p 94v.

73 De Fremery, p. 42.

74 Dr. C. P. Burger Jr., Amsterdam in het einde der 16e eeuw, 16e Jbk., p. 55. A. E. d’Ailly, De ommuurde stad, Zeven eeuwen Amsterdam. . I, p. 83, zie hellingen. Dr. S. Hart meent dat de eenvoudige structuur van dergelijke hellingen de interpretatie van de kaarten bemoeilijkt. Voor deze en andere waardevolle inlichtingen betuig ik hem hier mijn grote dank. Welke ook uitgaat naar de Heren M. E. van ‘t Hart en K.D. Hartmans en mijn broeder te NewYork voor hun vriendelijke hulp.

75 De Fremery, p. 41, 42.

76 f. 164, 165.

77 Inbrenregister Wkr. 8, f.7.

78 Inbrenregister Wkr. 10, f.200v, 319v, 158.

79 Inbrenregister Wkr. 8, f.53. De Gebr. van Campen waren bezitters van één der lijnbanen. Ook Oude J&st beheerde of pachtte een der lijnbanen. Is deze dezelfde als Oude Jacob en oefenen dezelfde personen twee beroepen uit?

80 Kohier f. 166. De lijnbaan van Burchman Woutersz. was gelegen aan de Noordzijde van de St. Anthonisdijk.

81 Kohier f. 167 v.; ‘t Heck is de houten hamei aan de St. Anthonisdijk, op het kruispunt met de Nieuwe Gracht. d’Ailly, p. 85.



De Lastage in 1554

kend is, hoeveel scheepsherstellers en breeuwers onder de genoemden begrepen zijn, en slechts enkele werven worden opgesomd.

In 1545 wordt de ordonnantie op het buitentimmeren afgekondigd. Het verbod van op- en aanwerving blijft daarin gehandhaafd. Nieuwe hellingen kunnen derhalve niet worden geplaatst. In de platgesloopte zone rondom de stad mag ook niet worden gebouwd. Alleen is het geoorloofd daar tuinhuisjes en kleine houten breeuwuisjes van hoogstens 18 voet lengte, 14 voet breedte en 10 voet hoogte neer te zetten. Doch dit gebeurt niet⁸².

In 1551 zal een brand weer veel verwoesten. Toch vraagt Boom in 1555 verlot om schepen op zijn terrein te mogen timmeren, waar-

82 Van Dillen I, no. 393.

voor hij wel 500 arbeiders aan het werk zou kunnen zetten. Van de toestemming is niets bekend. Eerst 29 Juli 1556 staat de vroedschap toe, op gezag van de koning, aan de sloopstimmerlieden om binnen de 25 roeden van de stadsmuur af “enige redelicke timmerboyden tot conservatie van hoeren gereetschap ende anders”⁸³ op te trekken. Er mag geen vuur in gestookt worden, noch mogen er schoorstenen op gezet worden, en zij zullen te allen tijde gesloopt kunnen worden. Het zijn waarschijnlijk slechts keten voor breeuwers en scheepsherstellers.

Ook de keuren op de politie op de O.Z.Waal bemoeien zich alleen met het breeuwen. De eerste van 1552 veroorlooft boten en schuiten, voor het kalfaten benodigd, naast de schepen aldaar te doen liggen. In 1559 wordt de bewaarders aangezegd, dit ambacht vooral niet te verhinderen, maar wel wordt de breeuwers in 1581 voorgescreven het water voor hun wallen op eigen kosten uit te diepen. Indien de schepen dan nog te groot zijn om voor de werf te liggen, wordt een andere geschikte plaats aangewezen. Reeds waren deze wallen verstevigd daar de O.Z.Waal in 1569 beschoeid was, tot beschutting tegen de aanslag van het water van de schepen, die daar liggen en gebreeuwd worden. Burgemeesteren vreesden toen, dat de breeuwers de weg van de nieuwbouwers naar Waterland en elders zouden volgen. Doch de zorg voor de industrie komt te laat: de troebelen zijn begonnen en in 1572 wordt de Lastage wederom platgebrand: de scheepvaart blijft daarna versperd en de schepen liggen te vergaan in de O.Z.Waal.

Na de Alteratie treedt een grote verandering in. De in de Spaanse tijd gevluchte Lastagiërs keren weder en komen zelfs in het Stads-

83 Van Dillen I, no. 393

bestuur. De opruiming van de haven wordt eerst ter hand genomen, ook worden moderner verdedigingsmiddelen verlangd en tenslotte wordt de Lastage door de uitleg van 1585 binnen de stadsmuur getrokken en door het straten-bouwplan van 1586 tot woonwijk bestemd⁸⁴.

Volgens het nog bestaand Kohier⁸⁵ zijn onder de Amsterdamse bevolking van ongeveer 30.000 zielen 2939 in de Capitale Impositie in 1585 aangeslagen. Van 1937 personen is het beroep aangegeven. Onder hen is vermoedelijk één scheepsbouwer, de aanlegger van “nieu werck” en wel Burgemeester Pieter Boom, lijndraaier en koopman van beroep; de zoon van de bekende Cornelis Boom. Ook hij is een der geërfden op de Lastage. Van de vier genoemde sloopstimmerlieden woont er geen aldaar, misschien hebben zij er hun werven. Wanneer men bedenkt, dat 7 lijnslagers en 11 zeilmakers, hoewel niet hoog, hoger zijn aangeslagen dan de eersten, is de conclusie van Professor van Dillen, dat “De omvang van den scheepsbouw blijkbaar nog niet groot”⁸⁶ is, onweerlegbaar. Waardoor de bovengestelde vraag wel enigszins bevestigend beantwoord is⁸⁷.

Op de Lastage staan in 1586 nog vijf grote lijnbanen en de stads-sloopstimmerwerf ter hoogte van de latere Buiten-Bantammerstraat aan de O.Z.Waal, naast wellicht een enkele andere, op het daarvoor gereserveerde terrein. In 1589 omvat de particuliere industrie aldaar twee lijnbanen, een kalandermolen en een bierbrouwe-

84 Burger, p. 19, 55; De Fremery, p. 68-75, 92.

85 Uitgegeven door Van Dillen met inleiding als: Amsterdam in 1585.

86 Aldaar p. XXXIII, XVIII.

87 Dat men niet kan spreken van een bloei der Amsterdamse scheepsbouw in de zestiende eeuw, komt ook naar voren, wanneer men ziet dat Van Dillen bij zijn onderzoek in de Amsterdamse notarisprotocollen vanaf 1578 pas in het jaar 1595 een acte tegenkomt die voor de scheepsbouw van belang was. (Bronnen I, no. 859, 22 Febr. 1595). Wel kochten tussen 1531 en 1579 (Bronnen I, p. XLV) 57 sloopstimmerlieden het poortrecht. Daaronder kunnen veel brouwers en sloopstimmerlieden geweest zijn.



Speciale “Breeuwerswaal” in de vergrote Oude Zijds Waal

rij. De scheepsbouw⁸⁸, - vooral de “brauwerie” en dergelijke - komt in het gedrang. Door de vergroting van 1593 wordt de oppervlakte van de O.Z.Waal verdubbeld, zij heet thans de Nieuwe O.Z.Waal. Naar haar en de nieuwe eilanden en grachten verhuist deze industrie. De uitleg ten Oosten van de Lastage geeft aan sloopstimmerlieden en brouwers “een nieuwe lente en een nieuw geluid”. Wanneer in 1644 deze Waal tot het Nieuwe Waalseiland is aangeplempt, wordt wederom een Nieuwe O.Z.Waal verder in het IJ gegraven en in drieën gedeeld. De Westelijke of Grote Waal wordt

88 Burger, p. 19; De Fremery, p. 92, 89.

een ligplaats van grote schepen, de Oostelijke een “dok of hok”⁸⁹ voor ‘s lands oorlogsschepen, die aldaar gemaakt, getimmerd of opgelegd worden aan ‘s lands timmerwerf. Maar de middelste, de “Braauw- of Timmerwaal”, waar de schepen “op zyde gehaald, gebraauwd en hersteld” worden, draagt haar naam ook naar de eenvoudige breeuwers, die dit werk voor een deel onderhanden hebben, zoals de Breeuwersstraat in de Nieuwe Teertuinen in Wagenaars tijd, en de 1e en 2e Breeuwersstraten nu nog op de grote betekenis van deze ambachtslieden wijzen.

OVERHEIDSBEMOEIINGEN NA 1578

Na de Alteratie en vooral nadat de Lastage van karakter veranderd was, moet de Amsterdamse scheepsbouw, - en dat nog wel in tijden van groeiende uitbreiding van de scheepvaart - zich hoe langer hoe meer behelpen op de inkrimpende gronden, en ten slotte na 1586 op het kleine, aangewezen terrein aan de O.Z.Waal en op de O.Z. Waal zelf⁹⁰.

Wanneer de vroedschap het onwenselijke niet inziet en bij aanvraag van het octrooi tot uitleg van de stad bij de Staten van Holland in 1590 deze niet verder nodig vindt dan tot “over ‘t water op den Cadijck” in het belang van de verdediging van de stad, wijzen burgemeesteren er op dat de grenzen te eng zouden worden genomen “alzo anders gheen behoerlicke braeuwerffen, erffen tot opmaeckinge van schepen, mastwerffen, houtwerffen” e.a. zouden kunnen worden “gevonden noch gemaect”, met het gevolg van verplaatsing van de scheepsbouw naar elders. Hun voorgesteld, uitgebreid plan voor vergroting, waarin de overgenomen erven ten dele ten openbare nutte en ten dele uitsluitend voor scheepsbouw worden bestemd, wordt 9 Februari 1591 door de raden aangenomen. Bij de aanvraag van het octrooi, 8 Maart d.a.v. verleend, wijzen burgemeesteren wijselfijk alleen op de gebrekkige staat van de oostelijke vestingwal, om de tegenstand van de andere steden niet op te wekken. Haarlems scheepsbouw was b.v. nog van betekenis⁹¹. Trouwens de toestemming tot de gehele zogenaamde “Uitleg van 1593” wordt bij een nieuw octrooi van 6 Mei 1594 slechts uit een oogpunt van fortifica-

⁸⁹ Wagenaar VII, p. 217.

⁹⁰ Zie voor dit en het volgende uitvoerig: Dr. C. P. Burger Jr., Amsterdam aan het einde der 16de eeuw, 16e Jbk. van Amstelodamum, blz. 23 e.v.;

W.H.M. de Fremery, De opkomst der Amsterdamsche haven, 22e Jbk., blz. 88 e.v.

⁹¹ Lootsma, Een en ander over den Zaansehen scheepsbouw, Historische studien over de Zaanstreek, blz. 180.



Stapelloop op werf Rapenburg met rechts pakhuis O.I.Compagnie

tie verkregen.

Het project tot verdeling van de in 1591 binnen de veste getrokken gronden, - door burgemeesteren volgens de minuut van een hunner, Mr. Wilhem Bardesz, opgemaakt en in 1592 door de vroedschap aangenomen -, komt in het kort in de eerste plaats neer op het graven van twee grachten, van 350 en 220 voet breedte, parallel aan de Oude Schans, die tot 250 voet verbreed wordt. Daardoor ontstaan twee vierkante eilanden, in 1594 reeds Uilenburg en Marken genoemd. Van het eerste wordt 100 voet aan de westzijde bestemd voor de opslag van Deventer hout en 150 voet aan de oostzijde voor sloopstimmerwerven. Aan de overzijde van de tussen hen liggende middelste of Uilenburgergracht komen op Marken ook alleen sloopstimmerwerven, waarmede, evenals op Uilenburg, twee straten evenwijdig zullen lopen. Een "houtcade" van 100 voet ligt

verder aan de derde of Markergracht. Aan de overzijde zal dan een smalle straat, daarna een wal met een berm van 94 voet met plaats voor vijf lijnbanen komen. In de strook grond langs de andere zijde van de wal zal later de Rapenburgergracht worden gegraven.

Ten tweede is van de 300 voet van het in het noorden aangeplempte eiland, later geheten Rapenburg, de oever aan het IJ over een diepte van 120 voet voor mastwerven bestemd. Na rooiing van twee smalle straten met een rij huizen blijft er nog 100 voet aan de andere zijde voor een "kay tot braeuwenwerven of te leggen van hout" over. En ten slotte zal in het zuiden van " t parck aen St. Anthoniesdyck", groot 200 voet, de helft voor een straat met een rij huizen en de helft voor een kade voor houtopslag - later de Jodenhouttuinen geheten - bestemd worden. Onafhankelijk hiervan wordt in 1595 Vloenburg aan de Amstel in het belang van de houtnering aangeplempt.

Helaas moet - echt Amsterdams - het grote terrein worden versmald. Het is - naar zeggen, door verkeerde opmeting - 400 voet minder breed dan het beraamde met de wal zou beslaan. Dientengevolge moeten de Oude Schans en de Markergracht teruggebracht worden tot 200 voet breedte, de Uilenburgergracht tot 120 voet. Een der lijnbanen wordt ook opgeofferd. Dat was niet goed gezien!

Waar de klachten dan ook spoedig luiden dat de terreinen wel snel van de hand gaan, maar dat de Uilenburgergracht te smal was voor de sloopstimmer- en breekwerven, wordt bij vroedschapresolutie van 29 december 1594 zestig voet aan het NO- en ongeveer negentig aan het ZW-einde toegevoegd, waardoor de zuidoostelijke straat op Marken zal vervallen. De scheepsbouw kan zich daar dan ook niet ruim ontwikkelen; de erven worden in 1595 bestemd voor maken, ophalen en repareren van schuiten.

De beschoeiing van de O.Z.Waal was in 1591 verbeterd, de buitenste palenrij dichter aaneengeslagen ten behoeve van de berging van schepen. In het belang van de scheepsbouw wordt in 1594 haar oppervlakte verdubbeld door de rij palen tot het laatste bolwerk van de nieuwe fortificatie - het Rijsenhoofd - om haar heen te verlengen. Het nieuwe deel, of Nieuwe Waal, wordt in 1595 uitsluitend bestemd tot het aftimmeren, breeuwen, overhalen, verlengen en vertimmeren van schepen.

Alleen de mastwerven op Rapenburg komen in de verdrukking en moeten elders een heenkomen zoeken. Deze gronden worden aan de Compagnieën voor de vaart op Oost-Indië en Guinea uitgegeven, onder voorwaarde dat zij ze zullen ophogen en in orde brengen.

Eerst komt in 1599 een pakhuis, dan in 1608 de werf van de O.I. Compagnie. Ook de Admiraliteitswerf, oorspronkelijk op Uilenburg staande, verhuist bij vroedschapsresolutie van december 1600 naar Rapenburg aan het IJ, bij het Rijsenhoofd. De stadsscheepstimmerwerf, in 1586 aan de O.Z.Waal op de Lastage opgericht, wordt gedegradeerd tot stadsschuitenmakerswerf en verplaatst naar Marken, daar de Admiraliteitswerf omstreeks 1589 alle oorlogsschepen bouwt.

Wederzijds zullen 's lands-, compagnies- en particuliere scheepsbouw elkaars invloed ondergaan, hetgeen de ontwikkeling van de scheepsbouw slechts ten goede kan komen.

Na de Alteratie verandert het gildewezen te Amsterdam slechts in één opzicht. De keur van 21 juni 1578⁹² bestemt de gelden, tot nu toe aangewezen voor goddelijke diensten, tot onderhoud van “oude, verarmde ofte gebreckelycke ende behoeftighe gildebroeders ende

-susters ofte andere godtlycke ende eerlycke saicken”. Daartoe worden de bossen ingesteld. Overigens worden nieuwe gilden in dit en in het volgend jaar opgericht, andere tot twee gescheiden, in sommige verandering gebracht⁹³. Zo gaat het in de volgende jaren voort. Ook de scheepstimmerlieden krijgen op onbekende datum een gildebrief⁹⁴. Volgens de considerans, omdat er “desordre en ongeregeltheid” onder hen is en omdat de bos dient te worden opgericht. Hoe de scheiding van het buitenlandsvaardersgild, waartoe de scheepstimmerlieden sinds 1517 behoorden, geschiedde, is niet bekend. Waarschijnlijk zal de gewone financiële procedure gevolgd zijn. De brief van 22 artikelen, die uitvoerig zowel herhaalt, verandert als toevoegt⁹⁵, wordt 5 oktober 1589⁹⁶ door een nog uitvoeriger van 29 artikelen vervangen, welke 5 januari 1591⁹⁷ in belangrijke mate gewijzigd is, vermoedelijk omdat het bedrijf bij de toename van de scheepvaart en het gebrek aan werven hoe langer hoe meer regelingen verlangde, vooral ook nu de nieuwbouw zich meer en meer baan brak. Uit de consideransen, die dezelfde blijven, is niets op te maken.

Poorter en gildebroeder moeten volgens de eerste keur allen zijn, die in de stad of haar vrijheid nieuwe schepen of schuiten maken, oude verstellen of breeuwen, met pik of mos de gaten in platboomde vaartuigen stoppen⁹⁸, bootsriemen, ankerstokken, “braetspitten”⁹⁹

93 Dr. J. G. van Dillen, Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en gildewezen in Amsterdam, 1, no. 653, 660, 1358; Noordkerk, blz. 1388.

94 Van Dillen I, no. 1349; Dr. I. H. van Eeghen, Inventarissen der archieven van de gilden en van het brouwerscollege, blz. 101, stelt de datum op vermoedelijk ±1579.

95 Vergelijk Bijdragen enz. Maandbl. Amstelodamum 1955, blz. 36-40 en 54-59 passim.

96 Van Dillen I, no. 772.

97 Noordkerk, blz. 1406. Voor de chronologische en tekstuele verhouding van de brieven zie Van Dillen I, blz. 472, noot 2 en blz. 483, noot 2.

98 Zie Bijdragen enz. 1955. blz. 54-55.

99 Braadspillen tot het lichten van ankers.

92 H. Noordkerk, Handvesten van Amsterdam, blz. 1177.

of masten maken, op straffe van boete bij overtreding. Voorheen was deze boete alleen aan de breeuwer opgelegd, doch wellicht ook aan de overige¹⁰⁰ scheepmakers. In 1589 en 1591 wordt deze plicht alleen aan de drie eerste groepen opgelegd. Het vervaardigen van ankerstokken, braadspillen, roer, luiken enz. behoort dan reeds waarschijnlijk tot het werk van de sloopstimmerman¹⁰¹ en de schuitemaker verstelt de boten. De mastmakers vormen dan reeds een afzonderlijke groep in het gilde, hetgeen meer voorkomt¹⁰². Bij keur van 3 augustus 1591¹⁰³ komen zij met de mastverkopers onder toezicht van beëdigde stadskeurmeesters, die door kopers en verkopers van masten worden betaald. Deze controleren of de masten, sprietten en raas naar voorschrift zes- of achtkant zijn, of de dove kwasten uitgeboord mogen worden, of het hout niet “somergehouden” is. Zij zullen naar bevind van zaken handelen, getuige hun verklaring van 4 Mei 1620, dat zij in een “grote rae” de “dove quasten” lieten “passeren”, daar zij er geen “vuijlicheyd” in handen ontdekt¹⁰⁴. Bij overtreding komen $\frac{2}{3}$ der boeten aan de officier en $\frac{1}{3}$ aan de bos van het sloopstimmerliedengilde. Het verband met het gilde valt derhalve niet te loochenen. Bij keur van 31 Mei 1656¹⁰⁵ worden de mastmakers uitdrukkelijk onder het sloopstimmerliedengilde gebracht. Het is mogelijk, dat Mijne Heeren van de Gerechte wanneer zij dan de geschoolde mastmakers verplichten het gild te kopen, en voor de toekomstige de proef vaststellen, niet meer aan art. 3 van de ongedagtekende keur na de alteratie gedacht hebben.

100 Onder scheepsmakers zijn volgens W. A. Winschooten Seeman (1681) allen begrepen, die zich met de scheepsbouw of zijn onderdelen in de ruimste zin des woords bezighouden.

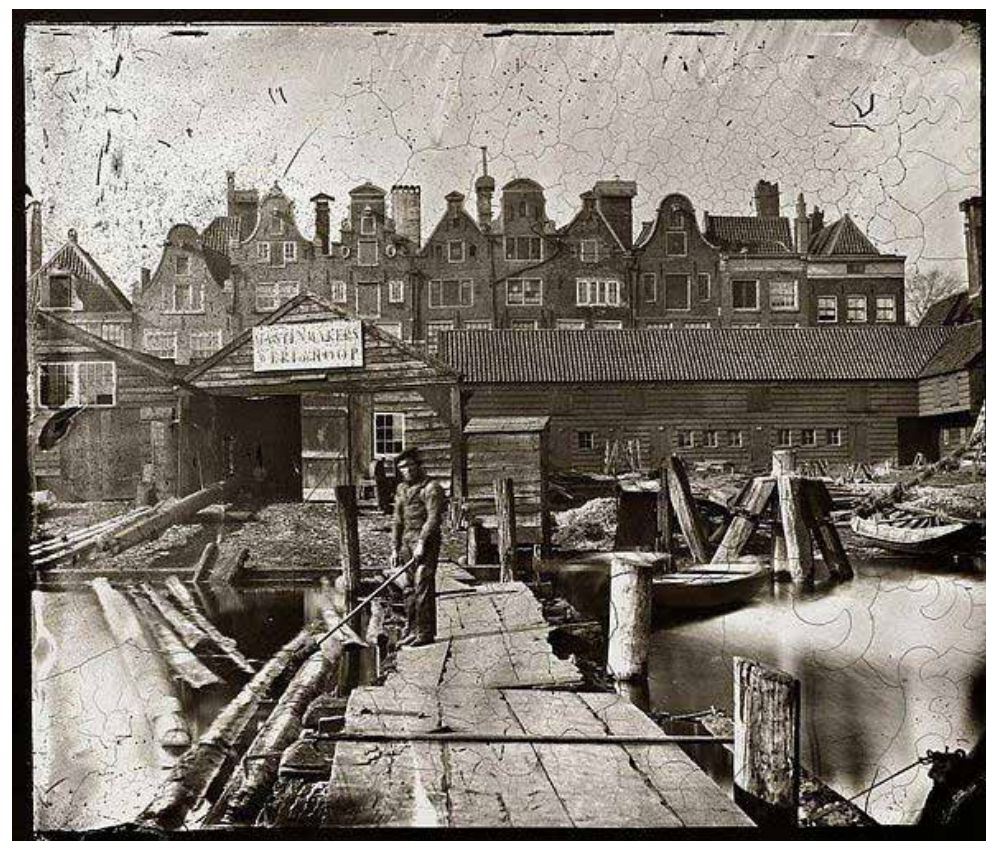
101 Zie Not. Prot. 127, fo. 158; 1 juli 1612. Zie bijlage Ik dank dit en andere notariële acten aan de niet genoeg te waarderen mededelingen van Dr. S. Hart, evenals de verschaffing van literatuur.

102 Zie Van Dillen II, blz. 635, noot 3.

103 Noordkerk, blz. 1391.

104 Not. Prot. 200, fo. 574.

105 Noordkerk, blz. 1378. Dr. van Eeghen, blz. 101.



Mastenmakerij op Bickerseiland, foto Jacob Olie 1862

De proef voor het meesterschap van de sloopstimmerman is in de eerste keur reeds geregeld. Hij bestaat in een “planck sloren”¹⁰⁶ en “eenen goeden naet dryven”¹⁰⁷. In 1589 wordt dit weggelaten, doch verlangd, dat de toekomstige meester een zomer¹⁰⁸ lang op

106 Aftekenen, afmeten.

107 Breeuwen. Het breeuwen heeft en houdt zijn belangrijkheid niet alleen bij de nieuwbouw van gladgebouwde schepen, maar ook bij de reparatie. Waar de Hollandse schepen over het algemeen niet van bijzonder goed hout waren gemaakt, krijgt de buitenhuid spoedig naden en barsten. Zie Violet Barbour, Dutch and English shipping in the seventeenth century, The Ec. Hist. Review 1930, p. 274.

108 Deze duurde eigenlijk van Lichtmis tot Allerheiligen, maar wordt dikwerf tot zes maanden afgekort.

het “groote nyeuwe werck” bij eenzelfde meester gearbeid heeft, elf stuivers daags kan verdienen en getuigenis van de laatste mee-brengt, wel te kunnen “dryven” en bekwaam te zijn het gilde te bedienen¹⁰⁹.

In 1591 wordt de proef en het laatste herhaald; bovendien moet hij de plank “wel inbrengen”. Een examengeld van 20 stuivers aan de overliden wordt alleen in de eerste keur geëist. Sinds 1591 moet de vreemde toekomstige broeder dan 5 stuivers aan de overliden voor “haer versuym” geven. Vermoedelijk om omkoperij te voorkomen wordt het geven van gilderecht tegen de voorschriften in, met *f*6,- beboet. Het inkomgeld bedraagt *f*3,- voor de poorterszoon, het dubbele voor de vreemdeling.

De proef wordt niet veranderd tot 1621; hij schijnt niet zwaar. Doch er zijn planken en planken. Het charter van het schip¹¹⁰, dat een sloopstimmerman 1 juni 1612 aannam voor een schipper van Schiedam te bouwen, noemt als planken niet alleen de “wegers van koningsbergerplanken, 4 in één voet¹¹¹, die de inhouten aan de binnenzijde bekleden, maar ook de “kimweger” van 3½ duim dikte en de “bantwegher”, 4 duim dik en 18 duim breed; zo ook de vijf “raehouten”, die de buitenhuid omgeven, de “wegers tussen de overloop en de koebrugge” - “gestreecken van Pruyssche drooge deelen”. Voorts is het inbrengen van de van vooren tot achteren” lopende planken “sonder geeren aen de stevenen” nauwkeurig aangegeven, nl. hoever het schip boven het laatste rahout “vertuijnt” moet worden met “droege eycken plancken”. Wij laten de bouw hierbij; maar

109 Vergelijk blz. 8. Voor de houtbewerkingen, waaruit de bedieningen bestonden, zie het getuigenschrift van Peter de Grote, 17e Jb. Amstelodamum, blz. 33. Dr. S. C. van Kampen, De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek, p. 170, neemt aan dat de meester, uit vrees voor mededinging, de leerling niet te veel van eigen kunde en ervaring bijbracht.

110 Not. Prot. 127, fo. 157-158v.

111 Voor de verklaring van de technische termen zie o.a. Van Kampen, blz. 209-214.

merken nog op, dat de aannemer “t schip volcommentlijck” van binnen en van buiten heeft “aff te drijven” en na de aftimmering op het water nogmaals te breeuwen.

Kent de meester de beginselen van de techniek goed, dan zal hij de bouw tot stand kunnen brengen. Waar deze vrij ingewikkeld is en, zoals bekend, veel op ervaring berust, zullen zich velen op een onderdeel specialiseren. Vooral de knechts, aan wie, meester zijnde, het kapitaal tot oprichting van een scheepswerf ontbreekt. Naast de breeuwer staat b.v. de scheepsborer¹¹², die o.a. de commissaris van de Koning van Zweden met sloopstimmerlieden voor zijn meester in 1631 aannam¹¹³. En dan zullen sommigen zich wellicht op “soomen clinckwerck”, anderen op “carveel- en kielwerck”¹¹⁴ toeleggen. Nog in 1589 moet de sloopstimmerman voor ieder zeeschip dat op stapel wordt gezet, 20 st. aan de bos geven¹¹⁵. Daarna wordt een bijdrage van *f*3,- verlangd voor een schip van meer dan 50 last; derhalve van de meeste¹¹⁶; en van een kleiner 30 st., door de aanbesteder te betalen¹¹⁷. De overliden nemen het werk van de keurmeesters van de breeuwers over en in 1591 vervalt¹¹⁸ hun toezicht over de knechts. Van de “dachhuyl”, die de schipper, welke in de grondtouwen¹¹⁹ ligt om te laten breeuwen, aan de overliden betaalt, wordt thans 1/3 aan de bos afgedragen. Bij breeuwing van een kogschip krijgen de overliden 6 st. De sloopstimmerman, die met de schipper vaart,

112 Hij boort met een smalle avegaar gaten in de houten. Hij kon aan het boorsel zien, in welke staat het hout van het schip verkeerde.

113 Van Dillen II, blz. 766, noot 1.

114 Noordkerk, p. 1410. Het eerste is de overnaadse, het tweede de gladde bouw.

115 Vergelijk Bijdragen enz. 1955, blz. 38.

116 N.W. Posthumus, De Oosterse handel te Amsterdam, blz. 102.

117 Zie blz. 9.

118 Van Dillen I, blz. 474 noot 1.

119 Niet de grondtouwen, maar de onderlegger, welke hun opvolger is en eveneens dient om het van onderen te breeuwen schip te hellen en in stand te houden, zijn afgebeeld bij G. C. E. Crone. Onze schepen in de gouden eeuw, tegenover blz. 24. Vergelijk Bijdragen in Mndbl. Amstelod. 1955 blz. 54 en Van Kampen blz. 29.



Admiraliteitswerf Kattenburg

behoeft thans geen gildebroeder te zijn. Overigens blijven alle oude bepalingen nopens de verplichtingen om uitsluitend gildebroeders bij reparatie e.d. van schepen aan te nemen, voor de schipper van kracht¹²⁰. Maar dit wordt verzacht door de toevoeging dat hij vreemden mag aannemen “als daer egheen gildebroeders te betomen zijn”¹²¹, zelfs een jaar lang, zo hij de bos

¹²⁰ Vergelijk blz. 8.

¹²¹ Art. 13 keur vóór 5 Oct. 1589. In 1621 wordt bepaald, dat de arbeider slechts gezocht hoeft te worden waar “de lediggaende timmerluyden haer vergaderingen ordinarie sijn hebbende” en dat anders de aangenomen vreemde tot voltooiing van het werk kan blijven. Noordkerk, blz. 1408. In 1626 werd gekeurd dat voor “soom-

20 st. geeft. Het jaarloon is uit de aard van de zaak lager dan het dagloon.

Want het gebrek aan arbeiders kan groot en acuut zijn, ook bij de nieuwbouw. Door een geschil van aannemer en aanbesteder neemt bijv. in 1605 de laatste het ijzerwerk van een scheepswerf, waarop het schip gebouwd wordt, weg, waardoor “t volck ofte de arbeyders in t werck niet en mochten blijven”. Zodat de sloopstimmerman de grootst mogelijke schade heeft, “alsoe sijn arbeyders daerdoor op ter loop sijn gevaeren, die doer het vervloedich werck qualicken sijn te becommen”¹²².

Gebrek aan werkvolk is vooral merkbaar bij de verdubbelhuiding - de extra grenen- of vurenhouten beplanking - van schepen, die sinds het einde van de 16e eeuw naar de West of Oost varen, ter bescherming tegen de paalworm¹²³ en ook van schepen die ter walvisvaart varen. Zodat het schipper en sloopstimmerman sinds 1589 veroorloofd is, timmerluiden of knechts, welke dan ook, aan te nemen, zo het werk op meer dan f350 neerkomt. Hetgeen dan ook tevens toepasselijk wordt verklaard op verlenging van schepen¹²⁴ “ende andere wercken op ‘t landt ende droochstaende”¹²⁵.

In 1591 wordt het bedrag tot f600 verhoogd¹²⁶. En voor kleiner werk mag dan ook iedereen worden aangenomen, indien - de overheid komt er rond voor uit - “door de drockheyt des wercx” geen gildebroeders te krijgen zijn, en zelfs ook, wanneer deze laatsten de

en klinckwerck” iedereen mocht aangenomen worden, doch voor “carveel- en kielwerck” uitsluitend een gildebroeder. Dit is (wanneer?) doorgehaald. Van Dillen II, blz. 611 n.

¹²² Not. Prot. 101, fo. 48v.

¹²³ Zie voor de techniek: Dr. Joh. E. Elias, De vlootblouw in Nederland in de eerste helft der 17de eeuw, blz. 11, noot 3;

Crone blz. 41, Van Kampen blz. 47.

¹²⁴ Zie blz. 8...

¹²⁵ Hieronder is begrepen de eerste bouw van het schip, voordat het op het water wordt afgebouwd. Zie Van Kampen, blz. 46.

¹²⁶ In 1621 tot f900.

gelegenheid uitbuiten en hogere lonen vragen dan fl daags in de zomer en 15 st. in de winter. De lonen worden hierdoor evenwel niet - het wordt uitdrukkelijk gezegd - vastgesteld, De gildebroeders zijn vrij ze te laten rijzen of dalen, de werkgevers ze niet te aanvaarden. Maar zelfs indien de broeder bakzeil haalt, mag de goedkopere aangenomen kracht aan het werk blijven.

De vrijheid bij verlenging en de andere “wercken” behoudt de schipper of hellingmeester¹²⁷ ook in 1591.

Waar zoveel soorten werklieden op de werf rondlopen, wordt in 1589 bepaald, dat de spaanders aan hem komen, die het¹²⁸ bier voor de arbeiders betaalt, hetzij de schipper of de sloopstimmerman. De “afbreck” komt sinds 1591 de aanbesteders toe.

De arbeiders zorgen wel dat hun “drinckelbier” ook bij tegenspoed goed bewaard wordt¹²⁹. De breekers worden steeds veeleisender. In 1589 wordt hun althans op straffe verboden “ontbyten overdag” als “wesende ten nyeuwicheyt” te verlangen.

De regeling omtrent het aannemen van “hoopwerk”, bij reparatie van oude schepen en schuiten en zijn voltooiing wordt enigszins aangevuld.

Heeft de gildebroeder de schipper niet voldaan of schrijft hij “overloon”¹³⁰ op de rekening, dan kunnen de overlieden de laatste ook nog een actie tot schadevergoeding geven. In de eerste keur moet iedere gildebroeder bij “hoopwerck” een oortje van iedere

127 Art. 9. Dit is de eerste keer dat hellingmeester - een zeer gemeenzaam woord - voor de leider van de sloopstimmerwerf gebruikt wordt in de keuren. Daarna nog eenmaal in de keur van 28 januari 1641 (Noordkerk blz. 1409); en in die van 30 januari 1683 (Noordkerk blz. 1413) in het meervoud, naast de meester-sloopstimmerlieden. Of met de hellingmeester de meester of de meesterknecht - eigenlijk de hellingbaas - bedoeld wordt, is tot nu toe niet na te gaan. In een acte van 16 januari 1622 komt het woord “hellingwerf”, een pleonasme, voor. Van Dillen II, no. 745.

128 Zie blz. 8.

129 Not. Prot. 199, fo. 33.

130 Te weten: meer loon dan zichzelf uitbetaalt.



Scheepswerf Oost Indische Compagnie op Oostenburg

gulden, dat het werk waard is, uit eigen buidel aan de overlieden geven. Sinds 1589 wordt onder werk zowel lonen als materialen verstaan, de bijdrage wordt een duit; ook de schipper kan haar betalen. Een en ander waarschijnlijk voor vergoeding van de contrôle van de overlieden. Maar de fraude is toch niet van de lucht. De keur van 1591 vermindert althans de bijdrage uitsluitend in verhouding tot het loonsbedrag, doch de overeenkomst tot het hoopwerk moet binnen 24 uur aan de overlieden worden aangebracht. Dit alles wordt ook de mastwerkers opgelegd en wijst weer op een tweeslachtige

toestand. Met welk recht controleren en beboeten de overlleden hen, zo zij geen gildebreeders zijn?

Hoopwerk is verboden bij de nieuwbouw. Dit werk mag alleen uitgevoerd worden door “knechts in dachhuire” en geen enkel onderdeel mag worden uitbesteed¹³¹.

De twee, drie of meer blaasbalgen, om de schepen “in ende uytet water te blasen” worden thans door de overlleden gehouden. Het gebruik kost 3 st. daags, aan het gilde te betalen. Op overtreding staat sinds 1589 de “pene van den blaesbalck”. In de duurdere tijden stijgt de jaarzang eerst tot 8 st.; in 1591 tot 12 st. Nonbetaling wordt strenger gestraft dan voorheen¹³². Na driemaalige aanmaning kan het werkverbod worden uitgesproken; met loos- en eigenpanding de voldoening afgedwongen worden. Sinds 1589 zijn de overlleden verplicht het verzuim aan burgemeesters mede te delen, die de gildebreder zullen casseren of op andere wijze doen betalen¹³³.

Van de bos, die door alle bovengenoemde inkomsten gestijfd wordt, trekken de overlleden vergoeding voor moeite en tijdverauim, daarna zieke, bedlegerige broeders eerst 10 st. per week en oude, doch uitgaande 5 st. Sinds 1591 worden deze bedragen met 50% verhoogd. Zo het tegoed hiervoor ontoereikend is, kunnen de bosmeesters oorspronkelijk ½ of 1 st. per maand van de valide broeders hiervoor vragen, sinds 1591 1 st.

De verkiezing van overlleden, hun aan- en aftreden volgen de gewone procedure. De voordracht moest oorspronkelijk de namen van één schuitemaker en drie oudwerkers behelzen; sinds 1589 van de eerste en drie “t zy oude of nyeuwe werckers”. De nieuwbouw won

in betekenis. De overdraging van de kas en de aflegging van rekening en verantwoording van de oude aan de nieuwe overlleden geschiedt op de eerste Zondag¹³⁴ na de verkiezing in tegenwoordigheid van burgemeesteren of hun vertegenwoordigers en de voorlaatszittende overlleden, zo zij zich het inkomen nog herinneren. De aftredende overlleden zijn gezamenlijk en hoofdelijk aansprakelijk.

Na de ernstige vergadering biedt de bos hun een maaltijd aan; oorspronkelijk van hoogstens f8, sinds 1591 van hoogstens f10. Tot ongeveer de afloop van het Bestand verandert weinig aan deze bepalingen.

Van de omvang van de Amsterdamse scheepsbouw in deze tijd bestaan slechts schaarse gegevens. Het baart verwondering dat omstreeks 1597 de bouw van een karveelschip was aanbesteed¹³⁵, of het moest een smal zijn zoals de huidige tjalk¹³⁶. Deze worden wegens hun logheid hoe langer hoe meer door andere en sinds 1595 door de slanke, middelgrote fluiten vervangen¹³⁷. De schepen worden nog altijd in opdracht van de schippers, ook buitenstedse, gebouwd, maar ook wel in opdracht van de reders, waarvan de “principale reder” het meest te zeggen heeft¹³⁸ of van een koopman, zelfs van een buitenlandse, die het zelf van node heeft of het - soms zelfs onder de bouw - weer verkoopt¹³⁹. Uit de aard van de zaak zijn prijs, betalingscondities en de overdracht van de papieren in de overeenkomst opgenomen.

131 Nat. Prot. 127, fo. 157v.

132 Zie blz. 8..

133 Sinds 1622 betaalt de beschuldigde direct dubbele boete; zo de rechter hem in het ongelijk stelt, vervalt deze aan de bos.

134 Deze en alle andere vergaderingen van overlleden om de 14 dagen vinden eerst sinds 1627 op zaterdagavond van 6-8 uur in de zomer en van 4-6 uur in de winter plaats, in stede van op zondag.

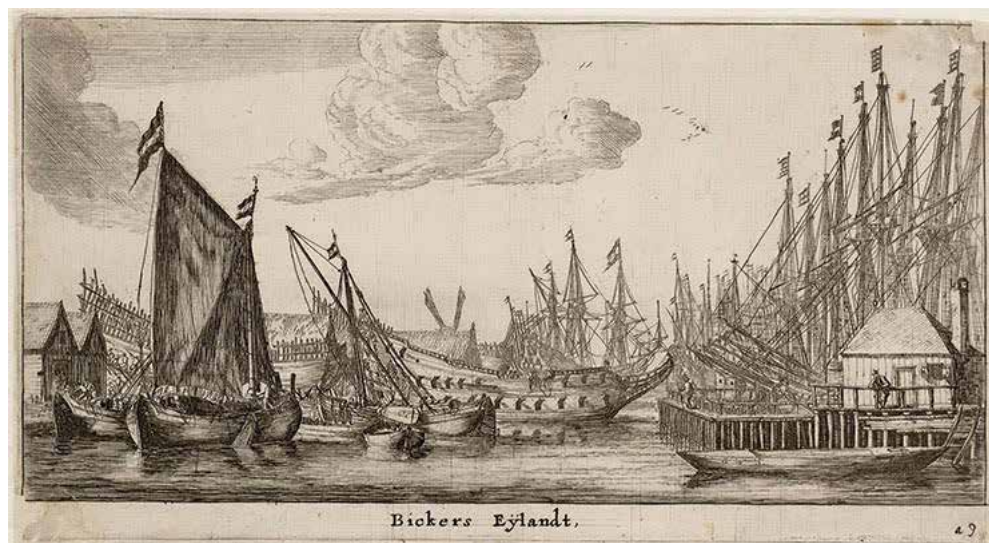
135 Van Dillen I, no. 902.

136 Crone, blz. 25.

137 Zie de bekende literatuur voor de soorten van schepen.

138 Not. Prot. 381, fo. 329.

139 Van Dillen I, no. 894, 902; 11, no. 953.



Scheepswerf Oost Indische Compagnie op Oostenburg

Doch schepen worden ook voor de markt gemaakt, getuige de schuldbekentenis van een schipper aan een sloopstimmerman voor het restant van een karveelschip van deze gekocht en in dank ontvangen¹⁴⁰. De schuitmakers worden zelfs tegen buitensteedse in dit opzicht beschermd. Nieuwe schuiten, hetzij de platbodemde “schuitboots”, hetzij de scherpe “kielboots”, van minder dan vier last inhoud, mogen volgens de keur van 1589 alleen van elders worden binnengebracht en verkocht op de drie jaar- en de weekmarkten, op boete van f6.

Sinds 1591 moeten zij vóór dinsdagmiddag uit de stad zijn verdwenen; natuurlijk om alle verdere handel onmogelijk te maken. Slechts de schippers en schuitenvoerders, die de elders gemaakte schuiten voor hun nering kochten, mogen deze weer voor hun nering verruilen of verkopen. Wellicht omdat er bij drukke vrachtvaart wel eens

gebrek aan scheepsruimte kon zijn.

Onder de nieuwe poorters worden van 1531 tot 1579 slechts 57 sloopstimmerlieden geteld; van 1580 tot 1606 wel 104¹⁴¹. De toename is uit de aard der zaak groter wegens de veelvuldige toelating van niet-gildebroeders op het werk. Het laatste getal maakt 37% van de nieuwe poorters in de bouwvakken uit. Van 1575 tot 1606 kwamen van de 203 uit Nederland gekomenen 117 uit Noord-Holland¹⁴²; de meeste sloopstimmerlieden onder hen zullen ook wel uit die provincie stammen. Van de 239 sloopstimmerlieden en 8 schuitmakers, die van 1578 tot 1601 ondertrouwden, zijn 23 in Noord-Holland geboren en 13 in een andere provincie. Alle overige zijn derhalve geboren Amsterdammers. Maar waar de tijdelijk werkenden zich waarschijnlijk niet vestigen en huwen, zal het aantal elders geboren en vooral uit Noord-Holland onder de arbeiders in de scheepsbouw wel groter zijn geweest. Of zij zich in de nieuwe straten op de Lastage vestigden, waar het een eeuw later van hen en zeevolk krioelde, is niet na te gaan, maar mogelijk. De bevolking trekt altijd naar de nieuwe wijken en de woongelegenheden op de nieuwe eilanden is niet uitgebreid¹⁴³.

Wanneer in 1609 het octrooi van de Staten van Holland tot een nieuwe uitleg verkregen is, worden aan de oostzijde van de stad alleen de uiterste erven op Uilenburg tot sloopstimmerwerven aangelegd. Doch de vroedschap besluit reeds in 1610 tot het graven van een Nieuwe Waal tot berging van schepen aan de westzijde van de stad. Zij vervangt de reeds in 1500 bestaande, maar in natuurstaat zonder palen verkerende. In 1612 voltooid, wordt zij door het

¹⁴¹ Van Dillen I, blz. XLV.

¹⁴² Van Dillen I, blz. XXXIX.

¹⁴³ Zie M. Bl. 33, blz. 84; W. J. Kooiman, *De Ronde Luthersche Kerk te Amsterdam*, blz. 20

¹⁴⁰ Van Dillen II, no. 802.

nieuwe bolwerk Leeuwenberg of Blauwe Hoofd gedekt en strekt zich uit tot Hogenoord, het noordelijkste vooruitspringende oeverpunt in het IJ. Voorts verrijzen in 1611 de drie eerste en uiterste van de elf nieuwe bolwerken rondom de vergroting in het noorden aan de westkant van het IJ op aangeplempt land, en wel op drie eilanden. Deze (Voor-, Midden- en Achtereiland genaamd) worden bestemd voor scheepsbouw en andere, bijzondere nijverheid. In het oosten grenzen zij aan de Nieuwe Waal, in het westen zijn zij met een stenen beer aan de Haarlemmerdijk verbonden, waar in 1615 de nieuwe Haarlemmerpoort wordt opgericht.

Het Achterste eiland, in 1614 geroid, heet weldra Realeneiland naar schepen Reaal, die er de eerste huizen op zet. Daar komen ook taanderijen, zoutketen en bokkinghangen. In 1615 worden op de twee andere, erven opgehoogd tot “brauwende sloopstimmerwerven”. Een sloopstimmerman verzoekt in 1615 de beschikking te krijgen over een der erven die buitendijks aan het IJ buiten de Haarlemmerpoort gelegen waren. De vroedschap besluit hem met een van die stadserven te gerieven. Ze wil deze voor een redelijke prijs verhuren opdat “de luyden daerdeur aengelockt ende de neringe van de scheepsbouwinge metten aencleven van dien gevordert ende gebeneficieert worde”¹⁴⁴. Van de scheepsbouw aldaar in de volgende jaren is niets bekend. Wellicht is gedurende het Bestand te veel gebouwd en de oorlogen met Spanje en Denemarken zijn in het volgend decennium vermoedelijk niet bevorderlijk voor dit bedrijf¹⁴⁵. Eerst 7 maart 1628 krijgen Abraham Boom, oud-burgemeester, en Lucas Jacobsz¹⁴⁶ een bestaande sloopstimmerwerf met loods en erf achter het smidshuis op het Realeneiland in gebruik, en

wel 12 jaren om niet en daarna 8 jaren voor *f*35¹⁴⁷. Wanneer men nu bedenkt dat Boom, telg uit het bekende geslacht, in de eerste 12 jaren nog achtmaal burgemeester zal wezen en evenals anderen schepen in het binnen- en buitenland laat bouwen en uitrusten, die daarna aan Spanje worden verkocht¹⁴⁸, vraagt men zich af, of in deze overeenkomst met burgemeesters en thesaurieren niet het bekende misbruik van stadseigendommen is gemaakt.

Het spreekt vanzelf dat Boom geen sloopstimmerman is. Hoogstens bemoeit hij zich met de commerciële en financiële leiding van de werf en maakt misschien de tekeningen. De technische leiding zal hij aan de baas hebben overgelaten. Het scheepsbouwbedrijf als manufactuur is derhalve dan reeds in Amsterdam bekend¹⁴⁹.

Dergelijke incidentele overeenkomsten zullen voor de overheid evenwel niet de voornaamste zijn. Uitvoeriger exploitatie der werven door ambachtslieden blijft haar oogmerk. Zij gaat dan ook 27 januari 1631¹⁵⁰ een overeenkomst aan met acht sloopstimmerlieden, waarbij erven op het Realeneiland van 165 tot 130 voet - door haar tot sloopstimmerwerven opgehoogd en geschoeid - twaalf jaar om niet aan hen worden uitgegeven. Zij hebben deze alleen te omheinen. Doch zij zijn verplicht voor zich zelf - derhalve voor de markt - of voor een aanbesteder ieder jaar een schip van minstens 80 last te bouwen op straffe van *f*100 boete en zonder dat de bouw in het ene jaar het verzuim in het andere kan goedmaken. Ook mag op het erf niet meer dan één huis, of twee woningen onder één dak, een keet en een schutting worden gezet van ten hoogste *f*400 waarde te samen. Welke opstal na de 12 jaren door de over-

144 Van Dillen II, no. 208.

145 Violet Barbour t.a.p. Herdrukt in *Essays in economic history*, Londen, 1954. blz. 227-253.

146 De voorname zeepezieder? Verg. v. Dillen II, nes. 1023, 1182.

147 Van Dillen II, no. 1148

148 Dr. Joh. E. Elias, *Geschiedenis van het Amsterdamsch Regentenpatriciaat*, blz. 110.

149 Zie uitvoerig van Kampen, blz. 85 e.v.

150 Van Dillen II, no. 1332.

heid wordt overgenomen naar haar taxatie, en zonder dat melioratie mag worden berekend. Zo verkrijgt de stad aldaar goed ingerichte sloopstimmerwerven.

De werf kan door de erfgenamen, indien zij sloopstimmerlieden zijn, voor de overige jaren worden overgenomen, ingeval de contractant voor afloop van de tijd sterft. Zij mogen de werf niet aan een derde overdoen, voordat zij haar aan burgemeesteren hebben aangeboden. Zo wordt een werf van een overledene 1 januari 1635 met advies van burgemeesteren aan een der anderen - Thunis Martsz- overgedragen, die nu twee werven in gebruik krijgt. Dr. Jan Bicker had voor hem in 1631 getekend, hij staat derhalve waarschijnlijk ook nu voor hem in.

De erfgenamen, die geen sloopstimmerlieden zijn, mogen de werf ook niet zonder toestemming van burgemeesteren door een meesterknecht “becleeden” met uitzondering van de vader of broeder. Na afloop van de 12 jaar kan een nieuwe overeenkomst worden aangegaan. Van de resultaten van dit contract voor stad en scheepsbouw is tot nu toe niets bekend, evenmin over de werven op het Midden- of Prinseneiland¹⁵¹.

Meer weten wij van die van het Voorste eiland. Hiervoor verlaat de stad het systeem van verhuring. Het eiland, waarop tot nu toe slechts een vijftal kleine huisjes gestaan had, draagt in 1631 reeds de naam van Bickerseiland, daar Dr. Jan Bicker, voornaam “straetse handelaar”, een van de vier bekende gebroeders kooplieden-regenten, het eiland in dit jaar van de stad kocht. Meer koopman dan regent, legde hij er een sloopstimmerwerf aan, bouwde voor zichzelf het bekende grote huis met de toren van drie verdiepingen en een pakhuys daarnaast, en liet verder van 1633 tot 1643 het eiland met

¹⁵¹ Zoo genoemd naar een huis.



Nieuwe Teertuinen, Eilandsgracht en Haarlemmer Houttuinen

sloopstimmerwerven, woonhuisjes en pakhuizen voltimmeren. Niet bekend is of hij deze voor een deel weer verkocht, of alleen verhuurde¹⁵².

Het duurt derhalve een twintigtal, jaren voordat de werven op deze eilanden, die in 1634 door 28 bruggen met elkaar, de Teertuinen, zoutketen en de stad verbonden zullen zijn, in exploitatie zijn.

Ook met de organisatie van de sloopstimmerlieden bemoeit de stad zich eerst wederom om en nabij het einde van het Bestand. Wel wordt in 1617, in de duurdere tijden, de jaarzang van 12 op 18 st. gebracht¹⁵³ en de broeders worden in dat jaar verplicht mede ter begrafenis van één van hen te gaan.

¹⁵² Zie uitvoerig Elias, Regentenpatriciaat, en de daar aangehaalde literatuur. A. Vreugdenhil, De reus van het Bickerseiland. Amsterdam. 1952.

¹⁵³ Het inkomengeld wordt eerst in 1631 met 1/3 verhoogd.

Maar niet betaling van de jaarzang wordt in 1622 veranderd in verplichting tot onmiddellijke voldoening in januari in de vergaderplaats van dekens en overlieden¹⁵⁴ en gestraft met dubbele boete, zo dit niet vóór mei geschiedt¹⁵⁵. Een keur van 15 september 1626 voegt daaraan toe het verbod van arbeid tot aan de afdraging, de van ouds bekende straf. Doch dit wordt - wanneer? - doorgehaald¹⁵⁶.

Het dagloon, dat de aspirant-gildebroeder de “suffisantheyt” moet hebben te verdienen, wordt in 1621¹⁵⁷ op 20 st. gebracht, hetgeen in 1589 als zomerloon voor de geschoolde te hoog werd geacht! Doch de proef wordt uitgebreid. Plank en naad zullen 25 voet lang moeten zijn, maken en plaatsen van een scheepsroer met vijf of meer haken wordt tevens verlangd. Zo daar op het ogenblik geen vraag naar is, zal de vervaardiging van een spil met vier of vijf gaten of van een “braeuwspit” dit deel van de proef vervangen, welke sindsdien aan het eerste altijd vooraf zal gaan.

Vermoedelijk om de lonen te drukken verlenkt een keur van 1621 de werktijd van alle arbeiders in de scheepsbouw, die altijd van zes uur ‘s morgens tot zes uur ‘s avonds geduurd had, met een uur ‘s ochtends en ‘s avonds¹⁵⁸. Op de “grootte klachten” der overlieden wordt in 1625 de werktijd weer de oude¹⁵⁹.

De “daghuur” voor de schepen in de grondtouwen wordt sinds 1622 ook van die, welke met een lichter gekield¹⁶⁰ worden, geheven geheel ten bate van de bos. Sinds 1631 wordt hij, groot 30 st., door

de sloopstimmerlieden van de schippers ingevorderd en aan de gildeknecht afgedragen. Het loon is derhalve waarschijnlijk 50% gestegen.

De minder rooskleurige toestand van de scheepsbouw drijft de overheid tot grotere bescherming in de bouw van binnenlandsvaarders. Overwegende dat “meest alle de binnen- en buytenlantvarende schepen, die soo onder ‘t groot- als ‘t kleyne binnenlantvarende gilde sijn begrepen, in andere quartieren, dorpen en ten platten lande gemaectt, gecalfatet ende voorsien worden...¹⁶¹ niettegenstaende in vorige tyden deselfde meest alhier gemaectt ende versien plegen te worden, daertoe oock goede gelegentheyten van hellingen ende brauwerven is geweest, ‘t welcke alle tesamen door de voorsz. diversie is vervallen ende te niette gebracht”, treedt de overheid 31 december 1621 tegen deze gilden op¹⁶². In het vervolg moeten alle onder hen vallende smakschepen, lichters zonder masten, veerschepen op acht nabijzijnde grote steden, schietschuiten en damlopers, vlot- en roeischuiten, aanden turfponten en sinds 1622 ook de waterschepen, uitsluitend in Amsterdam worden gemaakt en hersteld. Op straffe van drie jaar verbod van de vaarbeurt bij de eerste overtreding, zes jaar bij de tweede betrapping, en verbod van vervanging.

Voor controle wordt alleen hij in deze en het vlot- of kleinschuitenvoerdersgilde toegelaten, die reeds twee jaren poorter is, en met zijn gezin gedurende zijn lidmaatschap van het gild het gehele jaar in de stad woont.

In 1623 wordt een verschil in de straffen betreffende het maken en het repareren en calfaten van de schepen gemaakt. De eerste blijven. Maar men oordeelt waarschijnlijk, dat repareren plotseling no-

154 Toen reeds het Zeerecht?

155 Noordkerk, blz. 1409.

156 Van Dillen II, blz. 611n.

157 Noordkerk, blz. 1408.

158 De oude regeling blijft voor de schepen op stroom of buiten de palen, niet onwaarschijnlijk om bijtijds binnen de bomen te zijn.

159 Noordkerk, blz. 1408.

160 Zie hiervoren, blz. 6. De kiellichter of onderlegger is een vrij ingewikkeld werktuig op een platte schuit, beschreven bij Crone blz. 22.

161 Zie Noordkerk, blz. 1205, 1212, 1225. Van Eeghen, blz. 40, 52.

162 Noordkerk, blz. 1409.



Lijnbanen Admiraliteit en O.I. Compagnie

dig kan zijn en door de strenge bepalingen de vaart in de war kan geraken. Daarom wordt betrapping van het elders laten herstellen of breeuwen door binnenlandsvaarders de eerste maal met een boete van *f*25, de tweede maal met een van *f*50 gestraft, de derde maal wordt het verbod van de vaarbeurt en de vervanging voor twee jaren uitgesproken. Voor de buitenlandsvaarders worden de straffen verdubbeld. De boeten worden door de overlieden van het scheepstimmerliedengilde ten bate van het gilde geïnd, daar de bepalingen te zijnen behoeve afgekondigd zijn.

Nog worden in 1626 alle veerluiden met boeten van *f*15 en *f*25 be-

dreigd, zo zij hun kleine en grote schepen elders laten maken of vermaken¹⁶³. Ook worden in 1627 de boeten der lichterlieden bij overtreding verhoogd. Bij dezelfde keur wordt dan vastgesteld, dat oude lichters eerst hersteld of vertimmerd mogen worden, nadat de overlieden van het lichterliedengilde en die van het scheepstimmermansgilde¹⁶⁴ te samen hebben nagezien, of zij het waard zijn. Vermoedelijk om nieuwbouw aan te wakkeren. De houthandel wordt de scheepstimmerlieden niet verboden. De “gemeene” houtzagers waren reeds in 1621 door een invoerverbod van gezaagd hout uit Waterland en elders beschermd¹⁶⁵. Daarbij blijft het niet. Om de invoer uit Zaandam en elders tegen te gaan, verkrijgen 21 “houtcopers”, die een compagnie tot oprichting van houtzaagmolens hadden gevormd, in 1630 een octrooi van de stad. Uit de overeenkomst met burgemeesteren blijkt, dat zij niet alleen houtcopers zijn, “hen mit gesaeght hout generende”, maar ook “ghemeyne scheepstimmerluyden”, huistimmerlieden, kistenmakers enz.¹⁶⁶. Het verbod van houthandel aan reparateurs en breeuwen is derhalve opgeheven¹⁶⁷.

¹⁶³ Noordkerk, blz. 1410.

¹⁶⁴ Deze komen er eerst 10 november bij; de keur dagtekt van 12 oktober.

¹⁶⁵ Van Dillen II, no. 729.

¹⁶⁶ Van Dillen II, blz. 1282, 1284.

¹⁶⁷ Zie blz. 10

1612, JUNI 1.

Op huyden den eersten Junij, anno XVI' ende twaelff. Compareerden voor mij Jan Franssen Bruyningh etc. ter presentie van den ondergeschreven getuijgen, schipper ADRIAEN LEENAERTSS CRUYCK, van Schiedam, ter eenre ende JACOB CLAEISS GRAEFF, meester sloopstimmerman, wonende binnen deser voorschreven steede van Amsterdamme ter andere sijde.

Ende verclaerden gelijk sij verclaren mitsdesen geaccordeert ende verdragen te wesen over die besteedinge, van een nieuw schip, in der forme ende manieren hierna beschreven: Te weetene, dat die voornoemde Lee-naertss Cruyck aenbestedt heeft, gelijk hij aenbestedt mits desen, den voorschreven Jacob Claessen Graeff, die van hem bekent aengenomen te hebben om te maecken ende te bouwen een nieuw schip, t'welck lanck sal wesen binnen Stevens hondert Amstelredamsche voeten, wijdt binnen de huijt vijffentwintich voeten, hol onder sijn overloop twaelff voeten, die kiel diep sestien duijmen ende sestien duijmen breed viercant hout, die voorstevens dick twaelff duijmen ende breed genoeg, sonder schegge daer vooraen te strijcken, nae den eyssch, sesse voeten bocht, die bocht meest onder vallens tot des besteeders believen, die achter steven dick veerthien duijmen ende anderhalff voet bocht vallens mede tot den besteeders goetduncken, de spiegel te setten thien voeten met goede ransoenhouten swaer naert ander werck op elcke welp een spant knien ende twee knien langhs t'soch, de heckbalck lanck 12½ voet op elck endt van de heckbalck twee knien ende soo veele poorten in de spiegel ende int schip, als den besteeders believen sal, die huijt ende die weegers int ruym van goede Conincsberger plancken, vier uyt een voet, alle die wegers aen malcanderen gestreecken uytgesondert aen wedersijden twee plaetsen, daer men door schoonmaecken mach, de kimwegher sal dick sijn vierdhalff duijm, de bantwegher dick vier duijmen, breed achthien duijmen. Alle de balcken met swavel steerten. In de bantwegher gelaeten ende alle die plancken ende wegers sullen loopen van vooren tot achteren aende Stevens sonder geeren daerinne te

schieten ende alle te verscherven op drie inhouten al met haecken gemaect, daer de planck een voet breed is, op ieder inhout drie naegels alles wel aff te naegelen, met goede drooge taeye naegels, vier spant barckhouten met een raehout, de twee onderste spanten dick ieder sesse duymen ende breed twaelff duijmen, het derde spant dick vijff duym, breed elf duijm, een breed ganck daerboven. Item het vierde barckhout boven die breed ganck sal dick sijn vijffdhalff duijm, breed thien duym, een ganck daerop ende daerboven een raehout ende noch daerboven een ronde regeeling vertuijnt met drooge eycken plancken, soo hooch als den eyssch vant werck voordert met raehoutgens ende bos bancken naer behooren. Item de vloerwranghen ende buijckstukken sullen dick wesen seven duym ende op den scheerganck sesse duijmen ende boven nae den eyssch vant andere werck, alle het inhout te verscherven vier voet, soo dicht te inhouten alst mogelijk is, alle de naegels van binnen gearckt, van buijten gedeutelt, het saethout breed seventhien duijm, dick acht duijm van heel hout wel genaegelt door malcanderen, alles te boutten tot des besteeders believen. Een goet focke spoor met vijff banden in de boch te leggen, hooch ofte laech nae des besteeders goetduncken, twee catespooren met vier stuijnders, daer die besteder goet vinden sal ende sullen loopen tot boven aent raehout toe. Int ruijm een soo om de pomp datter een tonne door mach. De balcken van den overloop een voet rente, diep elf duijm breed veerthien duijm van malcanderen vierdhalff voet, ieder balck int ruym een goet knie met lange slaghen, de balck bij de mast aen ieder sijde een winckelknie daerenboven, de koebrugghs balcken ront verthien duijm, diep negen duijm, breedt thien duijm, aen yeder balck een goet knie met lange slaegen. Ieder balck sal leggen van malcanderen vier voet aen wedersijden onder de koebrugge twee knien tot aende schaerstocken toe daer de boot doorgaet. De koebrugge ende den overloop sullen aen boorde van malcanderen leggen, vijff ende drie quart voeten, item aen wedersijden een schaerstock, dick vier duijm, lanck naer behooren. Die waterganck op den overloop breed twintich duym, dick seven duijm, aengehouden derdhalff duijm doorgaens, den overloop, coebrugge ende caijuijte al gestreecken

van goede Pruyssche drooge deelen, daer t spint wel aff is. De waterganck op de koebrugge breet derthien duijm, dick vijff duym aengehouden twee duijm, voorts wel geribbet tusschen de balcken, die weegers tusschen den overloop ende koebrugge, sullen sijn den ondersten van achteren tot vooren een Conincxberger planck, de weger daer de coebrugghs balcken inleggen, sal dick sijn drye ende een quart duijm, breet sestien duijmen daer de balcken al met swavel steerten sullen moeten ingelaeten sijn, die andere weegers tusschen die onderste ende daer de balcken inleggen sullen wesen vijff uijt een voet oft Hamburger plancken, een beeting met een schael met vier knien alles naert andere werck, een combuijs met acht coijen daert den besteede believen sal, bij de fockmast een beetingh balckgen met twee craenen, een gallioen met twee leggers, met een tam ende sesse knien voor de mast, onder die luycken ende van de mast tot achteren toe, aen wederzijden vier voetbreet met vaste tralien ende grieten daer goede starcke vaste luycken over henen comen, op de coebrugge een voethoochte geschandeckt ende gebosbanckt, van achteren tot vooren, een scheerganck daerboven, een goede spille met goede vissingen, om de spille ende om alle de masten bij de man te roer, opt voorcasteel met rontwerck toegemaect. De schaerstocken voor de mast daer de boot door gaet, een voet int vierkant, om viercante gooten, daer in te maecken, een balck in de cauijt uijtgehouden, twee daelen achter de mast beijde wel gedeckt, de balcken boven die cauijt dick vijff duijms, breedt sesse duymen, een hutte boven die cauijt, een coij inde hutte ende meede een coij inde cauijt, het ganckbort over die cauijt meede aengehouden alles naer behooren. Voorts t schip volcommentlijck aff te drijven binnen ende buijten ende t'geheele ruijm tot drije weghers boven de kimmens oock met alle de knechts, cruijshouten, schooten, blocks, clampen ende andersins, alles soo tship ter zee vaeren sal met een galderije achter aent schip. Noch te maecken een goet roer met een penne ende alle die anckerstocken nae den eyssen vant werck. Ende voirder tselve schip volcommentlijck ende geheelyck aff te maecken ende aff te timmeren, nae den eyssch vant werck, als sulcx behoort, alwaert datter ijets aent werck vast sijnde vergeten ofte abusivelijck geomit-

teert ware in desen te stellen. Sijnde expresselijck geconditionneert, dat die voornoemde aennemer gehouden sal wesen, t voorschreven schip volcommentlijck affgetimmert ende gereet te leveren in manieren als, vooren, tegens den vijfthienden September eerstcommende, een dach vijff off sesse onbegrepen. Dies is expresselijcken ondersproocken dat alle die knechts, die d voornoemde aennemer aent voorschreven schip sal laeten wercken, gehouden sullen werden in dachhuijre sonder dat die aennemer sal vermogen ijemanden daeraen hoopwerck te besteeden. Noch is bedongen ende meede expresselijck geconditionneert dat t voorschreven schip volkommen gemaect sijnde, bij de aennemer als dan noch eens versien, gecalefaat verdreven ende gedeutelt sal werden buijten toste van den besteede. Voor welck schip in manieren als vooren gemaect ende affgetimmert sijnde, die voornoemde besteede aen den aennemer sal voldoen ende betaelen die somme van vierduijsent carolus guldens tot XL grooten t stuck, in gereede gelde nae de afftimmeringe. Beloovende tgene voorschreven is aen wedsijden getrouwelijck te effectueren nae te commen ende te volbrengen, sonder daer tegens te doen oft te laeten geschieden in eeniger manieren. Daeronder verbindende haere respective persoonen ende goederen presente ende toecommende egeene uijtgesondert. Die submitterende allen rechteren ende rechten; Alles ter goeder trouwen ende sonder arch oft list. Ende versochten etc.-----

Gedaen binnen der voorschreven steede van Amsterdamme, ten huijsse mijns notaris ter presentie van Cornelis Pieterss Cat geswooren maeckelaer ende Jeuriaen Corvin getuijgen hiertoe versocht.

(was getekend) Aryen Leenderts Cruijck
Jacop Claess Graeff
Cornellis Pieterss Cat

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

