



SCHEEPSBOUW TE AMSTERDAM IN VROEGER EEUWEN

door F.G.M. Douwes

Overdruk van een artikel in Ons Amsterdam Jg.13 (1961)

Het is een lust voor het oog op de kaart-schilderij van Cornelis Antonisz. (omslag) het dorpse gedoe te aanschouwen der bedrijvige arbeidslui, hun ambacht uitoefenend in de open lucht. De werkbenodigdheden liggen alom verspreid langs grachten, straten en sloppen en een gemoedelijke eerlijkheid vertoont de gehele openbare weg. Dit openluchtbedrijf was reeds eeuwen lang een dwingende noodzakelijkheid door het gebrek aan de benodigde werkgelegenheid. De beschikbare, zo beperkte levensruimten werden volgestouwd met woongelegenheden en voor aparte bedrijfsruimten was zo goed als geen onderdak te vinden, zodat de werkplaats de straat op moest. En deze toestanden werden met de jaren ernstiger, zodat rampen onvermijdelijk waren en inderdaad in verschillende vormen ook plaats hadden. Wat was de aanleiding tot al dat drukke gedoe?

Ons voormalige vissersdorpje breidde zich steeds uit en nam voortdurend toe in betekenis, door de opkomende bloei van handel en scheepvaart. De Oostzeehandel, ontstaan na ±1250, eiste schepen en deze moesten komen van rederders. Daarom is het zeer waarschijnlijk geweest, dat in die en latere perioden een aantal personen of samen een schip bouwden of dat

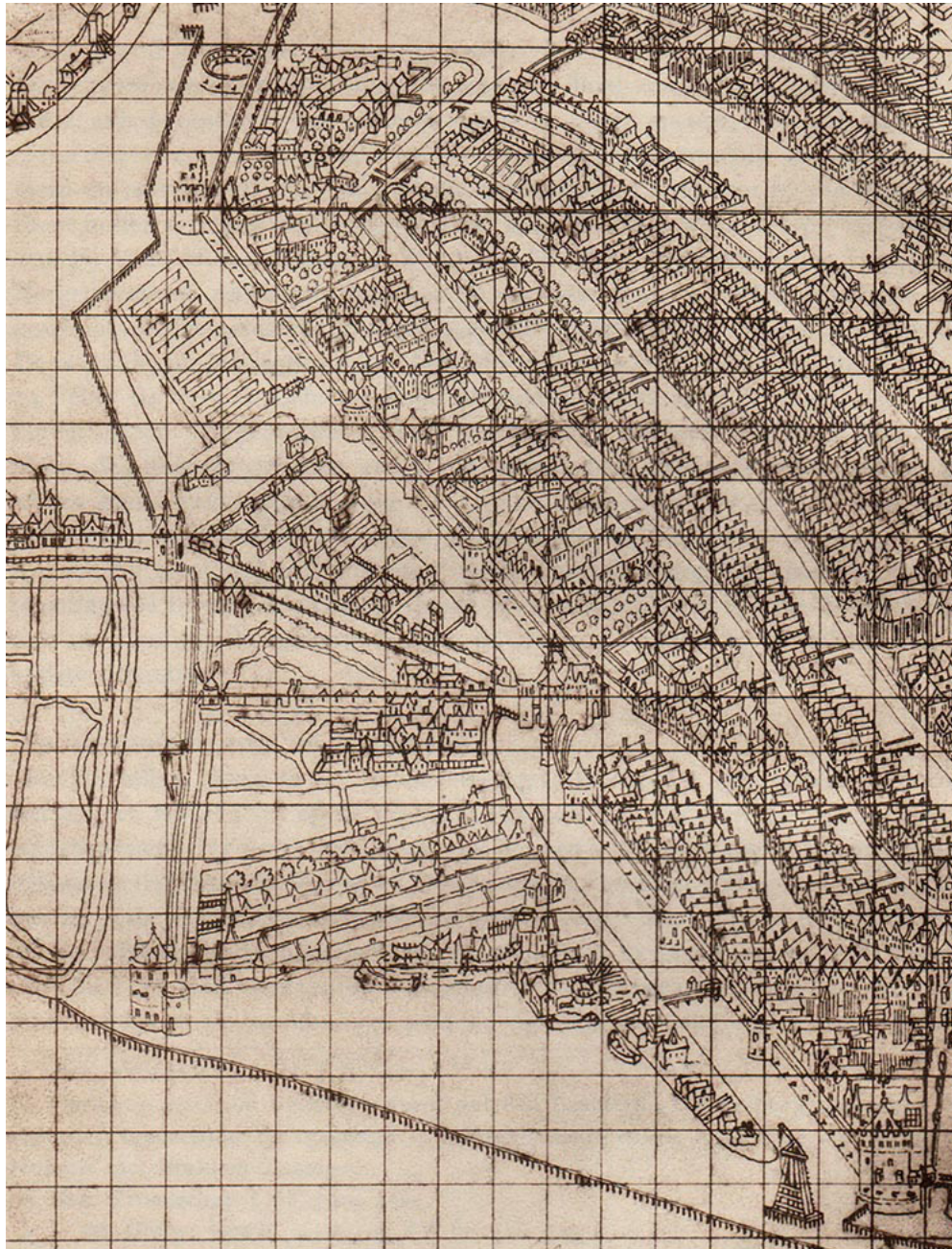
lieten doen, het met hun koopwaren belaadden en er op uit trokken naar de noordelijke wateren. Door het gezamenlijk inbrengen van “parten” was het risico gedeeld en kon men aan uitbreiding denken. Talrijke Amsterdammers kregen zodoende “scheepsparten” met burgers uit andere, voornamelijk Hanzesteden als Dant-

zig. Daar was men echter niet zo gebrand op de verkoop van eigen schepen, want dat gaf voet aan concurrentie en daarom werden eerst verboden uitgevaardigd voor buitenlanders schepen te leveren. Later, in 1434, werd bepaald dat een nieuw gebouwd schip ten minste één jaar voor eigen land moest hebben gevaren onder eigen schippers, alvorens het naar het buitenland mocht worden verkocht. Deze bepaling werd tot in 1453 gehandhaafd.

Het is begrijpelijk, dat bij ons te lande de dringende noodzaak ontstond zelf schepen te bouwen. Dit te meer, omdat tal van kleine en grote schepen na opgedane scha-

de reeds alhier hersteld werden, ‘t zij, tegen de buitendijk, bij eb op een droge zandplaat, ‘t zij binnen de stad, b.v. aan de Westhoek van het Spui, waar de samenloop der grachten een kom vormde. Deze herstelplaatsen waren ook noodzakelijk, omdat in 1413 te Amsterdam een zeerechtbepaling werd uitgevaardigd, waarin het





verplicht werd gesteld om beschadigde schepen alhier te repareren of te vernieuwen.

Langzamerhand kreeg Amsterdam een uitmuntende naam op scheepsbouwgebied, zodat een afzonderlijke buurt voor 't uitoefenen van dit bedrijf noodzakelijk werd. Binnen de oude grachten en binnen de palen van 't IJ werd het bouwen en herstellen van schepen verboden bij keur van 1430: "nyemant en sal scepe maken noch scip noch touwe teeren, noch scip peken binnen der Ouder grafte binnen den poerthuyzen, noch binnen der palinghe van der stede". Aanleiding daartoe waren het grote aantal branden in de van houten huizen gebouwde stad, de laatste nog in 1422, waarbij één derde der bebouwde ruimte binnen de veste verloren ging. Maar nog erger was het in 1452 toen op Sint Urbaansdag – 25 mei – vanuit de buurt der Oude Kerk een brand zich verspreidde over het Damrak, dat vol schepen lag, deze aanstak en de Windmolenzijde aantastte tot in het N.W. der stad, die voor twee derde in de as werd gelegd. Nu moest de brandgevaarlijke scheepsbouw toch wel ten strengste geweerd worden en werd een vaste vestiging en bewoning voor scheepsbouw buiten de $\pm$ 1480 ommuurde stad verplicht. Toen vestigde men de z.g. "breeuwervven" op de meest geschikte plaatsen : de verzandingen en ondiepten aan de N.O.- en aan de N.W.-kant der stad, de z.g. "Walen" en brak de tweede periode in de Amsterdamse Scheepsbouw aan. Op de kaart van Corn. Antonisz. kan men de Walen zeer goed onderscheiden. De *Oudezijds Waal* werd $\pm$ 1500 aangelegd en we kunnen hem in drie delen onderscheiden, n.l. de *Grote Waal*, de ligplaats van allerlei meest grote schepen, de middelste of *Timmerwaal*, waar de sche-

Gedeelte van de uit 1536 daterende pentekening van Cornelis Anthonisz. met de Lastage op de voorgrond (Atlas Splitgerber, SAA)

pen op zijde gebracht gebreeuwd en hersteld werden en de *Dok- of Hokwaal* voor 's Lands oorlogsschepen, die op de stadstimmerwerf gemaakt, vertimmerd of opgelegd werden voor rekening van de overheid. De *Nieuwezijds Waal* was in tweeën verdeeld, n.l. de *Nieuwe Waal* in het Noorden en de *Rommelhaven* in het Zuiden.

De Walen dreigden steeds te ver-
zanden en daarom moesten zij
geregeld uitgediept worden om er
de schepen te kunnen ontvangen.
Tussen de Haarlemmerdijk en de
mond van de Karthuizer Wetering
vestigden buitendijks de scheeps-
timmerlieden Gerryt Jansz. en Jan
Symons nog twee scheepswerven.
Aanvankelijk waren al deze wer-
ven z.g. *breeuwwerven*, die wer-
den beheerd door een meester-
breeuwer, omdat hoofdzakelijk het
herstellen, breeuwen en reinigen
van schepen werd uitgeoefend.
Maar daarin kwam verandering.
Vele Amsterdammers lieten eerst
nog hun schepen bouwen in an-
dere plaatsen, zelfs in het buiten-
land, aangezien men daar vaak alleen schepen toeliet, die aldaar
gebouwd waren. Maar toen in het begin der 16e eeuw de handel
in de Noordelijke wateren zo toenam, moest de scheepsbouw wel
uitgebreid worden en werd het particuliere initiatief zeer aange-
moedigd door het scheppen van goede gelegenheden. Ook werden

goede vaklui aangetrokken met extra voorwaarden o.a. door het
verstrekken van vrij bier. Bij een keur van 10 november 1512 werd
dit aldus nader geregeld: “soe heeft men verclaert ende verclaert
mits desen, dat deghene, die nuwe scepē tymmeren, vrij excyse
hoer bier drincken zullen moghen, mitter conditie, dat men vrij

excyse hebben zal van elcke voet,
soeveel die kiellanck is, een tonne
Aemsterdammer byer ende nyet
meer,” enz. Omdat er ongeregeld-
heden en frauden gepleegd wer-
den en de accijnsopbrengst der
stad ernstig werd geschaad, werd
de vrijheid in 1539 enigszins be-
perkt.

Lastage

Zo groeide langzamerhand ten
Oosten van de Gelderse Kaai,
tussen IJ en Amstel, in een bui-
tendijkse voorstad een belangrijk
scheepsbouwcentrum met pak-
huizen, lijnbanen, scheepstimmer-
werven, houtzagerijen, teer-
kokerijen, ankersmederijen, enz.
met langs de waterkant tal van

door balken gestutte rompen van schepen en massa's balken onge-
zaagd hout.

Dit nieuwe gebied, de *Lastage* geheten, begon meer en meer het
middenpunt te worden der nu zich steeds meer uitbreidende scheeps-
bouw, vooral ook toen na 1516 aan de Oostzijde een gracht werd



*De Oost-Indische Compagnie had haar scheepswerf van 1608 tot 1660 op Rapenburg
Ets door Reinier Zeeman, ±1623-±2667 (Atlas SAA)*

gegraven, de *Nieuwe Gracht*, de tegenwoordige Oude Schans. Van deze gracht werd spoedig een druk gebruik gemaakt om schepen te timmeren, te breeuwen en te kalefateren. Bovendien trok men de Boomensloot door om een verbinding te hebben met de Singelgracht en hier werden lijnbanen en werven aangelegd. Zo strekte zich van de Nieuwe Gracht tot de St. Antonispoort uit de 200 m lange *lijnbaan* van Burchman Woutersz. Benoorden de Boomsloot waren een viertal lijnbanen van 300 m lengte, waarvan de Zuidelijkste aan Cornelis Boom behoorde, welke baan echter in 1554 werd opgeheven. De baan langs het IJ behoorde aan Olfert in de Fuyck, de andere aan Jan Dammers en de gebr. van Campen, terwijl Pieter Bicker er ook een werf had. Honderden arbeiders werkten daar op de werven en banen en maakten “kogghen, hulcken, crayers en evers”, allen schepen die “buyten duynen” voeren.

Tot de eerste uitleg van Amsterdam in 1585 waren deze werven buiten de stadsmuur gelegen, doch daarna werd de Lastage ommuurd en omgracht en zodoende binnen de stad getrokken. De jarenlange twisten met het stadsbestuur waren uit, de werven werden of verplaatst of opgeruimd, de Burchmansbaan in 1597 en na de uitleg van 1593 begon de vierde periode in de scheepsbouw op Uilenburg, enzovoort.

Marken, Uilenburg en Rapenburg

Aan de Oostzijde der stad waren in de loop der tijden buitendijkse eilanden ontstaan¹. Twee dier eilanden, door een brede en diepe gracht gescheiden, strekten zich naast elkander noordwaarts uit en een derde lag dwars achter die beiden tegen het IJ. Het waren

Marken of *Valkenburg*, *Uilenburg* en *Rapenburg*. Na de stadsuitbreiding van 1593 werden door het stadsbestuur “seckere bequaeme erven” aangekocht om aldaar schepen en schuiten te timmeren of te vertimmeren en werden de eilanden ingericht tot plaats voor scheepswerven. Een lange, rechte straat liep over de gehele lengte van het eiland en aan weerszijden maakte men de toegangen tot de werven en de huisjes der werklieden. De Lastage werd ontruimd en ‘t was voortaan alleen toegestaan

in de Nieuwe Waal in het Westen en in de beide timmergrachten langs Uilenburg en Marken schepen te timmeren, alsmede ze te breeuwen, overhalen, verlengen of vertimmeren. De eilanden Marken en Uilenburg werden nu goeddeels met particuliere werven bezet en op Rapenburg aan de IJ-oever vestigde zich de pas opgerichte Compagnie van Verre. Spoedig nam deze als Oost-Indische Compagnie met de “*Peperwerf*” een groot deel van Rapenburg in



De Oost-Indische Compagnie had haar scheepswerf van 1608 tot 1660 op Rapenburg (Ets door Reinier Zeeman, ±1623-±2667. Atlas SAA)

¹ Voortschrijdend inzicht ziet het buitendijkse land als aaneengesloten, waarin de eilanden Rapenburg, enz. door het graven van grachten ontstonden [red.]



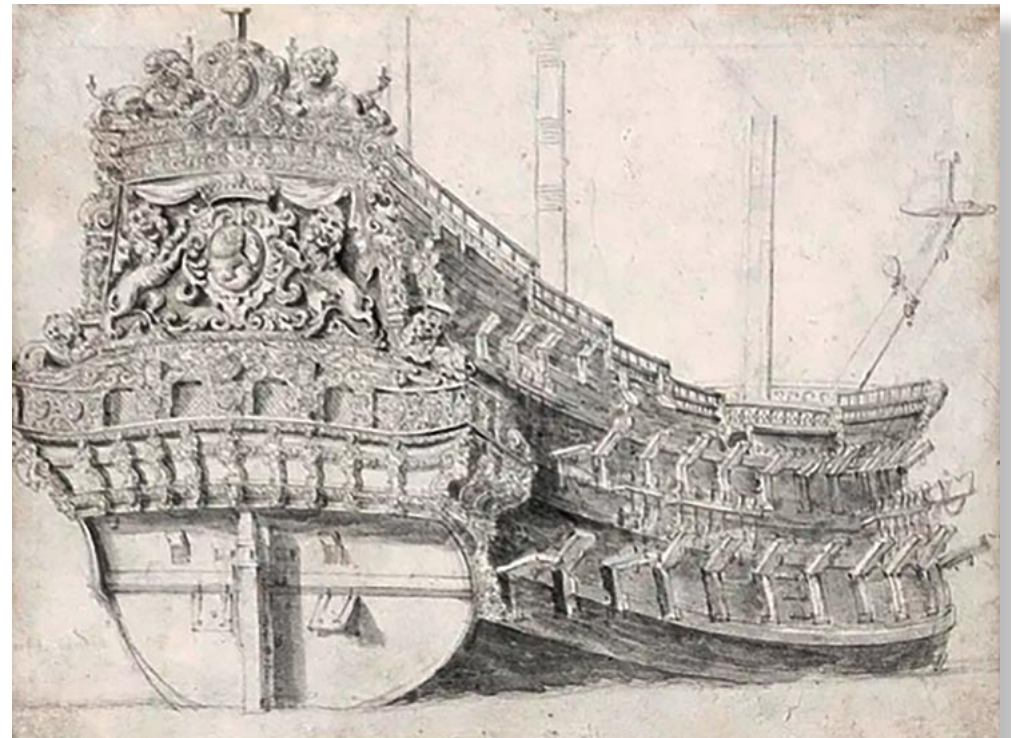
beslag (van 1608 tot 1660). Op de Z.-W.-hoek van Uilenburg werd de *Admiraliteitswerf* gevestigd en – omdat het haar daar te bekrompen werd – later ook ten dele op Rapenburg. Op Marken kwam de “stadswerf” welke eerst diende voor oorlogsschepen doch later voor stadsvaartuigen, schuiten en pramen.

Nog vestigden zich op Uilenburg de werven *De Engel Gabriël* van H. Harnay, *De Witte Fortuyn*, *De dubbele Arend* in de Achterstraat, *De Coopman* en *De Deense Koopman*, op Rapenburg

Boven: De Oost-Indische Compagnie had haar scheepswerf van 1608 tot 1660 op Rapenburg (Ets door Reinier Zeeman, ±1623-±2667. Atlas SAA)

Rechts: Willem van de Velde schetste dit oorlogsschip waarbij de nadruk op de spiegel ligt.

De Witte Haan en op Marken *Het Grote Jacht* en de Werf van B. Jan Snel. Deze werven waren particuliere eigendom. Bekend is dat de werf “De Engel Gabriël” met twee huizen daarvoor in oktober 1703 door de erfgenamen van Harman Harnay verkocht werden aan Jan Gruul en Pieter van Duyn voor f 4000, terwijl Pieter Gerritsz. Affelschee, eigenaar van de werf “Het grote Jacht” aan de bewoner dier werf, zijn zwager Claes Jacobus de Vries, 1/10 van genoemde erf en woonhuis in jan. 1703 verkocht. Achter deze werven, in de Foeliestraat en de Foeliedwarsstraat vestigden zich tussen de scheepslieden ook zeilenmakers en blokmakers, terwijl daar ook de werkplaatsen kwamen der scheepsbeeldhouwers, die de kostbare en smaakvolle spiegels der 17e-eeuwse zeekastelen zo

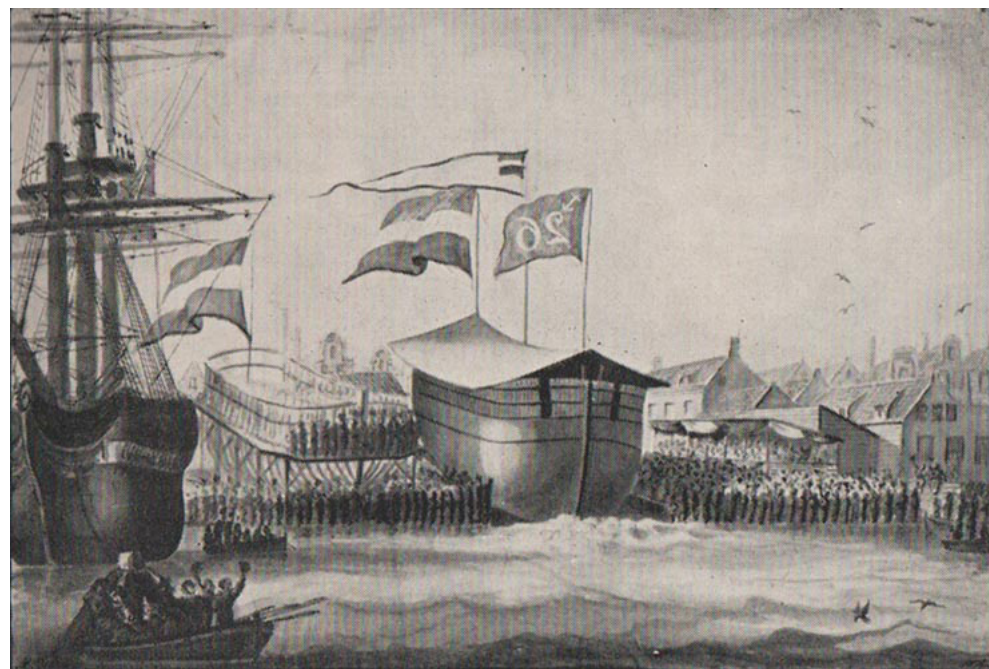
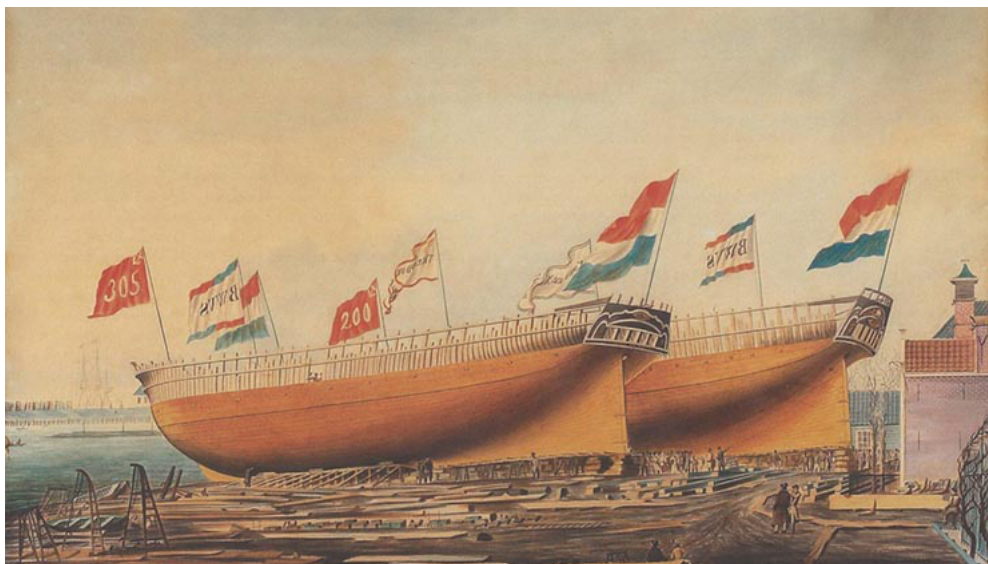


prachtig wisten te versieren, alle orders tot bezuiniging van de bewindhebbers ten spijt.

Nadat de uitgebreide terreinen die pas binnen de stad waren getrokken, volgebouwd waren en er voor de – door de opening der eigen vaart op Oost-Indië – benodigde schepen en werven spoedig geen plaats meer was aan de Lastage en de daarachter gewonnen eilanden, wat bouwruimte elders nodig maakte.

Bickerseiland

De vijfde periode in de Amsterdamse scheepsbouw was aangebroken en nieuwe terreinen voor de scheepsindustrie moesten gevonden worden. Aan de N.W.-eindpunt der Nieuwe Waal, dus in het Westen der stad, werd een nieuwe wijk aangelegd, buiten de Haarlemmerdijk, terwijl de Brouwersgracht werd gegraven. Het Vooreiland bleef voorlopig een onbewoonde wildernis, doch hier en daar werden houttuinen aangelegd. Men maakt na 1615 meer voortgang met het aanplempen van grond en ongeveer 1635 waren er drie



eilanden ontstaan, n.l. 't *Bickerseiland* met werven en houttuinen, 't *Realeneiland* met touwslagerijen, houttuinen en enige werven en tenslotte 't *Prinseneiland* met pakhuizen en houtwallen.

Reeds bestonden in de nabijheid sedert ongeveer 1550 een tweetal werven van Geryt Jansz. en Jan Symonsz. aan de mond van de Karthuizer Wetering, maar nu verrezen hier in een kort tijdsbestek tal van nieuwe werven. Als eerste noemen we *De dry gekroonde Haringen*, in 1625 spoedig gevolgd door anderen. Op het Bickers-eiland raakten bekend de werf *De Fortuyn* van L. Stoet, *De Nagtegaal* van Dirk Fuyk, *De Jachtmackerswerf* van Klaas Swaan,

Boven: Op de werf "De Oranjeboom" (Bickerseiland) liep 24 augustus 1836 het fregat "Admiraal Tromp" van stapel. (Tekening door onbekende. Atlas K.O.G.)

Links: Werf "De Walvis" op het Bickerseiland, 1836. (Tekening Jacob Spin; Scheepvaartmuseum



De Hollandse Tuin van Haverkamp, *De Valckoog*, *De Walvis* van Haverkamp, *Het Wapen van Aalsmeer*, Werf IJsbrand Rogh, een scheepsbouwer uit Zaandam, die zich hier ±1680 vestigde, *De St. Jago* van Haverkamp (foto), *De Haan* van J. Boelen, de werf *d' Risico* in de Vierwindenstraat, bekend uit de geschiedenis van Griet Manshande, werf *'t Avontuur*, werf *De Oranjeboom* en anderen. Op het Realeneiland genoten bekendheid de werf *De drie Broertjes* van Annetje Jansse, *De Schol* van C. J. van Dalen op het Smalle pad en de werf *De Engel*, terwijl op het Prinseneiland aangelegd

Boven: Gezicht op het Bickerseiland met in het midden de Eilandskerk, 1761. Gravure door Paul van Liender naar een tekening van Jan de Beijer. (Rijksmuseum)

Rechts: Schepen op de werf Sint Jago, Grote Bickersstraat 70. Op de achtergrond de loods van scheepswerf De Nachtegaal met een schip in aanbouw. (Atlas SAA)

werd de werf van Gebr. Rijsbergen.

Nog zijn te vermelden de werf *Nachtegaal* van gebr. Meursing in de Blekerstraat, de werf *De Omwerp* op het eind van de Nieuwe Teertuinen aan het Smalle pad, de werf *De Roode Galy* in de Teertuinen, werf *De Valk*, werf *De Haringen*, terwijl in 1700 bezuiden de Weteringspoort de werf *Op de Stadswal* werd gevestigd. In tal van notariële bescheiden zijn berichten over deze en andere werven te vinden, welke gegevens onze kijk op het scheepsbouwbedrijf uit die tijden zeer verruimen.

Handel en scheepvaart namen in de gouden eeuw – gelijk bekend



– een zeer grote vlucht en dus eiste de zeevaart gebiedend meerdere en vooral grotere ruimten. Dit werd een drukkende zorg voor de stadsoverheid, die veelal ook persoonlijk zeer geïnteresseerd was bij de wereldhandel. Wederom was het noodzakelijk, dat er nieuwe scheepsbouwterreinen moesten komen en wel zo uitgebreid, dat men liefst voor eeuwen lang onbekrompen voortkon. En nu namen de vroede vaders afdoende maatregelen, hetgeen blijkt uit het feit, dat deze zesde en laatste periode in de bouw van zeeschepen voor de zeilvaart tot in de tweede helft der 19e eeuw – dus het slottijdperk der zeilschepen – heeft geduurd (1650-1875).

Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg

Na de stadsuitbreiding buiten de Plantage en de Kadijk werden in 1657 grote terreinen op de eilanden in het N.O. van Amsterdam binnen de stad getrokken en geschikt gemaakt voor de scheepsbouw. In 1655 verleende de vroedschap ruimte aan de Admiraliteit voor een werf op Kattenburg, waar later 's Lands Zeemagazijn werd gebouwd. Haar werf op Uilenburg en op Rapenburg was zo bekrompen dat zij noodzakelijk elders moest uitbreiden. Ook de O.I. Compagnie, die haar werf sedert 1608 op Rapenburg had, was gedwongen haar werkplaatsen uit te breiden en moest dus naar elders.

Allereerst verhuisde in 1656 de Admiraliteit naar haar nieuwe bestemming op *Kattenburg* en wel naar de Westzijde, terwijl aan de Oostzijde zich particuliere werven konden vestigen. Ze stichtte nu op de eilanden drie grote bouwwerken, n.l. een Zeemagazijn, een werf en een lijnbaan. 's Lands Zeemagazijn was bijna vierkant, 220 voet breed en 200 voet lang. 's Lands *Timmerwerf*, naast 't Zeemagazijn gelegen, besloeg de gehele Grote Kattenburgerstraat en had

Spiegel van het vlaggeschip Hollandia, waar o.a. Michiel de Ruijter en Cornelis Tromp op dienden. Schildering in de koepelzaal van Trompenburgh (foto: Wikipedia)





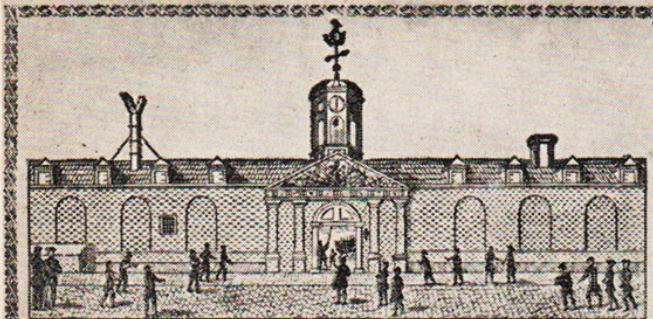
een lengte van 1500 voet, hier werden de talrijke oorlogsschepen gebouwd. Tenslotte bouwde de Admiraliteit 's Lands Lijnbaan op Oostenburg, naast de lijnbaan van de O.I. Compagnie Deze baan was 2000 voet lang en 55 voet breed. Ze was omgeven met stenen muren van 3 voet dikte, vanwege het brandgevaar der teerketels en het drogen van het geteerde houtwerk. Een binnenmuur in de lengte scheidde het gebouw in twee delen. In het ene deel, de grote baan, werden de kabels geslagen, in het andere het lichtere touwwerk. In dit laatste gedeelte was ook de plaats waar de hennep ge-

Boven: 's Lands Zeemagazijn en de admiraliteitswerf in 1719 (Atlas SAA)
Rechts: De scheepswerf der Admiraliteit op Kattenburg (Schilderij door Ludolf Bakhuysen; Rijksmuseum)

hekeld werd, stond de stoof, waar het touw lenig gemaakt werd, de teerketel, enz. De zolders van het gebouw dienden tot berging van hennep, van ledige vaten, scheepsbenodigdheden, enz.

Op het tweede eiland legde de houtkoper Jan Witheim of Jan Witte een werf aan, waarom – volgens Jan ter Gouw – dat eiland naar hem *Wittenburg* genoemd werd. Het derde eiland, meer Oostelijk gelegen, kreeg de naam *Oostenburg* en hier richtte de O.I. Compagnie in 1661 op grootse wijze haar gebouwen, enz. in. Ze verdeelde het grote eiland in drie kleinere eilanden. Op het grootste stuk zette ze het hoofdgebouw, het *Arsenaal* of *O.I. Magazijn*, op 6147 palen, frontbreedte 636 voet, diepte 70 voet, ± 1000 vensters, 125 deuren, enz. Het stond rondom in het water, had vier verdiepingen en werd bekroond door een koepeltoren. In 1720 werd bij het Magazijn nog een pakhuis met zeer dikke muren gebouwd. Op de twee kleinere eilanden stonden de timmerloodsen en de smederij en lagen de hel-lingen van een grote *scheepstimmerwerf*. Een brug verbond de





Extract uit de Ordonnantie van Haar Ed: MOGENDE HEEREN van 't COLLEGIE ter ADMIRALITEIT, Resoluerende binnen AMSTERDAM: Op 't Luyden der BENGEL van Haar Ed: Timmerwerf, en Resolutie in 't Jaar 1778.

's MORGENS.		's AVONDS.	
's Verlangen.		's Verlangen.	
8 January	ten Seven Ure.	26 January	quartier over vier Ure.
19 dito	quartier voor Seven —	9 February	ten half Vyf —
7 February	ten half Seven —	17 dito	quartier voor Vyf —
15 dito	quartier over Ses —	25 dito	ten Vyf —
23 dito	ten Ses —	6 Maart	quartier over Vyf —
2 Maart	quartier voor Ses —	16 dito	ten half Ses —
10 dito	ten half Ses —	24 dito	quartier voor Ses —
18 dito	quartier over Vyf —	1 April	ten Ses —
1 April	ten Vyf —		
's Verkorten.		's Verkorten.	
16 September	quartier over Vyf —	2 October	ten half Ses —
24 dito	ten half Ses —	10 dito	ten Vyf —
2 October	quartier voor Ses —	18 dito	quartier voor Vyf —
10 dito	ten Ses —	1 November	ten half Vyf —
17 dito	quartier over Ses —	9 dito	quartier over Vier —
25 dito	ten half Seven —	17 dito	ten Vier —
1 November	quartier voor Seven —		
10 dito	ten Seven —		
1 December	quartier over Seven —		

Het SCHOFFEN
 Van 25 February tot 24 October } 's Morgens van Agt tot half Negen Ure.
 's Middags van Twaalf tot half Twee —
 Van 25 October tot 24 February, 's Middags van Elf tot Twaalf —

Het SOMERLOON Begin den 15 February
 Het WINTERLOON Begin den 1^{ste} November

Amsterdam by OKKE OKKE, Boek en Papierverkooper op de Oude Schiedamsche Waag en Keukenstraat 1778.

Boven: Overzicht van de werktijden op de Admiraliteitswerf (Kattenburg) in 1778 (Atlas K.O.G.)

Rechts: Werf en magazijn der Admiraliteit op Kattenburg (naar een tekening door H.P. Schouten, 1747-1822, Rijksmuseum)

werf met een *Lijnbaan* van 2000 voet lengte, waar ook de teerketelhuizen en de houtzaagmolens stonden. Natuurlijk nam ook de particuliere scheepsbouw een grote vlucht, daar tal van kleinere reders hun schepen daar heen zonden. En deze schepen werden ook in Amsterdam gebouwd, de meeste op de Eilanden en vooral op Kattenburg. Daar lagen vele particuliere werfven, waarvan de voornaamste

waren de werven *De Eendragt* van G. Slegt, *De Hoop* van Jac. v. Zwieten, die echter ook oorlogsschepen bouwde, *'t Wapen van Harlingen* van F. Haverkamp, *De Zwarte Raaf*, *De Gouden Leeuw*, *De Olyphant*, *Het Witte Kruis*, *Hollandia*, *De Vrede*, *Het Fortuin*, *De Boot* in de Bootstraat, *De Raave* in de Ravenstraat, *Het Wapen van Amsterdam* van Haverkamp e.a.

Op Wittenburg treffen we de Werf van Jan Witheim en de Gerrit Rootjeswerf aan, terwijl op Oostenburg nog genoemd moeten worden de werf *Concordia* van de gebr. Meursing, een van de laatst in bedrijf gebleven werven, die in het jaar 1897 nog 225 man in dienst had en verder de werf *Conrad* en de *Schuitmakerswerf*, die daar al in 1660 gevestigd was.

Nog waren in de omgeving der Eilanden verschillende werven ge-



legen o.a. *De Koning William* in het Stuiverstuintje bij de IJgracht, *De IJhoek*, *Werf Groen*, *Werf 't Kromhout* aan de Hoogte Kadijk, *Ridder Sint Joris* aan de Nieuwe Zeedijk bij Cattenburg, werf *Valkesteyn* en de werf *De Wilde* eveneens aan de Zeedijk bij Cattenburg. Aan de meeste dezer werven was, tegen de voormuur een gevelsteen met de naam der werf aangebracht, terwijl tegen de pui een eigenaardig soort opschriften in gebruik was. De namen van de gebouwde schepen namelijk werden, op bordjes geschilderd, van voren tegen het hoofdgebouw gespijkerd, wat natuurlijk, wanneer de werf een aantal jaren bestaan had, een zeer bonte collectie opleverde.

Van meerdere der werven, haar inrichting, de werkwijze, de aldaar werkzame arbeiders, enz. zijn bijzonderheden te vermelden, hoe-



wel het vinden van details niet gemakkelijk is. Een aaneengesloten reeks van dagboeknotities of briefwisselingen bestaat niet meer, daar de bedrijfsarchieven grotendeels verloren zijn gegaan. Hun bedrijf is geschiedenis geworden.

In de Grote Wittenburgerstraat lag de werf “De Boot” bij de Bootstraat, waar tot in het jaar 1897 grote stalen zeilschepen werden gebouwd, welke bouw gestaakt is wegens het verval der zeilvaart. Boven de poort was een fraaie versiering uitgehouwen: twee zee-monsters met de staarten naar elkaar gekeerd en daarboven ver-

Boven: Stapelloop “Olivier van Noort” van werf Hollandia op Kattenburg; schilderij door Caspar Morel 1828 (Scheepvaartmuseum)

Links: Stapelloop “Cornelis Houtman” van werf Holland, Wittenburg (Atlas Dreesmann; SAA)



scheidene boten in een kring geschaard. Een gevelsteen met het jaartal 1683 en een boot in het midden draagt het onderschrift “in ‘t Scheepsboot” en laat heden ten dage nog zien, dat de werf meer dan twee honderd jaren in bedrijf is geweest en dus de bloeitijd van onze scheepsbouw heeft meegemaakt.

Op het terrein van de werf “Harlingen” is thans een openbare school gebouwd.

Boven: De scheepswerf van de Oostindische Compagnie op Oostenburg. Op de achtergrond het grote Zeemagazijn (Atlas SAA)

Rechts: Gelijktijdige stapelloop van “De Meermin”, “De Batavier” en de “Doggersbank” van de VOC-werf in 1783 (Atlas SAA)

Op de werf „t Wapen van Amsterdam” in de Wittenburgerstraat is een R.K. Kerk gebouwd. Toen n.l. in 1897 de oude Sint Anna-kerk, bijgenaamd “De Pool” op de Prins Hendrikkade – bij oude Amsterdammers nog wel bekend – een zelfstandige parochie werd wilde men terug naar de Eilanden, waar vroeger ook een kerk was geweest. Had eertijds, in 1653, de pastoor Reynier Ingels – uit de bekende Amsterdamse advocatenfamilie – op Oostenburg een schuilkerkje gehad aan het water, het “Papenkerksgat” dat later overgeplaatst is naar het eiland Kattenburg in het huis “de Ploeg”, nu kreeg het eiland Wittenburg de beurt. De leegstaande scheepstimmerwerf „t Wapen van Amsterdam” was een geschikt terrein voor kerk en school, terwijl de toegang verkregen werd door het afbreken van een pakhuis bij de brug.

In de Oostenburger Voorstraat bevond zich de werf “Concordia”,



na 1850 ingericht door de gebr. Meursing. Dit waren zeer bekwame scheepsbouwers, afkomstig uit Groningen, waar ze algemeen bekend waren voor hun vakmanschap in het bouwen van kleinere zeeschepen. Ze kochten ook de oude werf “Nagtegaal” bij het Bickers-eiland, alwaar in 1883 o.a. de composiet-clipper Tjerimai gebouwd werd. Tenslotte lieten ze te Nieuwendam een nieuwe werf inrichten en maakten de werf Concordia ook geschikt voor ‘t bouwen van grotere ijzeren zeilschepen.

Op de laatste werf bouwden zij o.m. in 1873 in vier maanden tijd de later zo bekende clipper „Torbecke” met een inhoud van 953 ton voor f124.000, terwijl zij in totaal minstens 22 van zulke clippers bouwden en vele andere schepen repareerden. In dit grote bedrijf werkten in 1897 nog 225 man.

Er waren in 1851 in Amsterdam nog vijftien werven, waar schepen voor de grote vaart, voornamelijk clippers van Amerikaans model, werden gebouwd en op een tiental kleinere werven stonden schepen op de hellingen voor de binnenvaart. In vergelijking met de bezetting der werven in de glorie-dagen der scheepsbouw – de Werf der O.I. Compagnie had in haar drukke jaren alleen al meer dan 1200 arbeiders in dienst – was het aantal werklieden en dus ook

de scheepsbouw zeer achteruitgegaan. Bij de scheepsbouwer Haverkamp, die in 1861 nog een vijftal werven had bezet, n.l. “Het Wapen van Amsterdam” en “Het Wapen van Harlingen” in de Grote Wittenburgerstraat en “De Walvisch”, “De Hollandsche Tuin” en “Sint Jago” in de Bickerstraat, waren in totaal 99 werklieden

in dienst. Bij de scheepsbouwer Boelen, die de werf “De Haan” aan de Bickersgracht en de werf “Het Kromhout” aan de Hoogte Kadijk bezat (welke werf later door Daniël Goedkoop werd gekocht), waren 69 arbeiders aan het werk.

De houten schepen geraakten in onbruik, hoewel de bouw van ijzeren schepen nogal geremd werd door de slechte kwaliteit der huidverven, tengevolge waarvan de ijzeren delen van een schip door het zeewater ernstig werden aangetast. Dit gaf weer aanleiding tot de bouw van z.g. composiet-schepen die een ijzeren geraamte hadden maar een houten buitenwand.

Ook deze bouw was eerlang ten dode opgeschreven, daar men zich hoe langer hoe meer ging toelagen op de stoomvaart en het bouwen van stoomschepen en van stoommachines. Zo ging de Kon. Fabriek van Werktuigen en Stoommachines “Werkspoor” zich



Het Compositie Clipper Barkschip “Tjerimai”, circa 1000t, in aanbouw op de werf De Nachtegaal van Jan F. Meursing, Grote Bickersstraat 78 (Atlas SAA)

vanaf het jaar 1845 toelagen op de bouw van ijzeren schepen en de benodigdheden voor de stoomvaart. Wel bleef men op de Oost Indië vaart nog, tot diep in de 19e eeuw zeilschepen gebruiken, doch uiteindelijk paste men zich daar ook aan bij het snellere stoomschip en verdwenen diensgevolge de zeilschipwerven met haar meer primitieve bouw-outillage.

De Amsterdamse Stoomboot Maatschappij kreeg de beschikking over een kleine werf aan de Hoogte Kadijk (foto p.16) welke later uitgebreid werd met de werven der voormalige O.I. Compagnie op Oostenburg.

Betere werven werden aangelegd op de terreinen tussen Conradstraat en Dijkgracht, waar de hellingen kwamen van de Nederlandse Scheepsbouw Mij., die later verenigd werden met de Ned. Dok Mij. tot de ons zo bekende Ned. Dok- en Scheepsbouw Mij. over het IJ.

Bij de scheepsbouw behoorden ook de touwslagerijen en de zeilmakerijen. De zeilmakers mochten hun werk wel binnen de stad doen maar misten meermalen de nodige ruimten om grote zeilen uit te spreiden. In dat geval konden ze verlof krijgen om dat op het kerkhof te doen, ja zelfs mochten ze bij slecht weer en ontijd in de kerk de zeilen maken.

De touwslagers stonden in de *Lijnbanen*. Oorspronkelijk, dus in de 14e en 15e eeuw, waren deze gevestigd langs de stads-vesten aan de Oostzijde van de Singel (Lijnbaansteeg). Later werden ze bij

keuren geplaatst “over de nuwe grafte”, dus buiten de Achterburgwallen verder naar de Lijnbaansgracht en ook naar andere plaatsen, o.a. tegenover de Rapenburgerstraat.

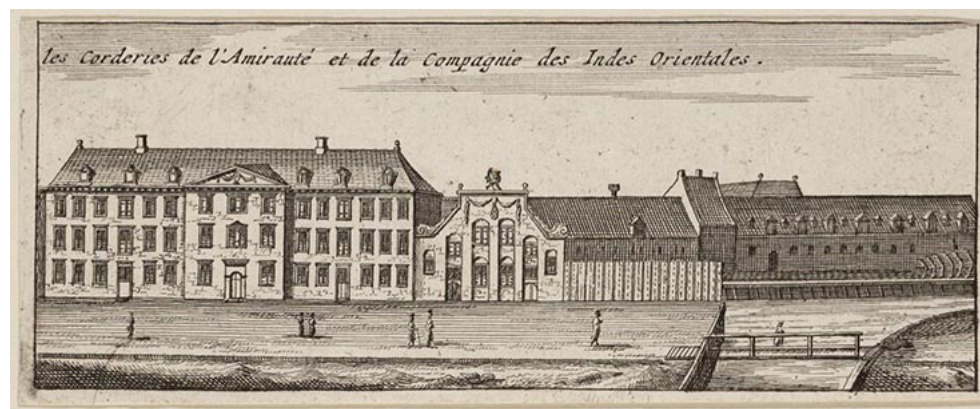
Bij keure werd vastgesteld dat de hennep, voor die geslagen werd, door keurmeesters gewraakt en gekeurd moest worden. Uit één pond hennep moesten 52 vadem kabelgaren gesponnen worden. Ter bescherming van de eigen industrie was ook bepaald, dat van buiten de stad alhier geen zwaar touwwerk mocht worden ingevoerd.

De werklieden, verbonden aan een lijnbaan, heetten “baanders”, terwijl hun voorman “lijnbaansoppermeester” werd genoemd.

Zoals gezegd werd als grondstof hennep gebruikt, die echter hier te lande moest gekweekt zijn; eerst later verwerkte men ook uit Rusland en Italië ingevoerde hennep. De vezels werden gehefeld, gereinigd en daarna soepel

gemaakt op planken, waarop zich een aantal ijzeren, dicht naast elkaar staande pinnen bevonden. De nu verkregen grondstof werd verzameld en gewogen waarna men het gehekelde tot garens spon, die op de baan gebruikt werden voor de fabricage van trossen, kabels enz. Ook werkte men wel op een andere manier : de baanders liepen achterwaarts over het z.g. spinpad, de bossen gehekelde hennep om de middel gebonden en zo, met een draaiend rad, het touw fabricerend.

Amsterdam telde in de loop der vorige eeuwen tal van lijnbanen,



Rechts: De lijnbaan van de VOC naast die van de Admiraliteit. Het kopgebouw aan de Oostenburgergracht staat er vandaag nog steeds.



waarover men hier en daar nog wel interessante bijzonderheden kan vinden. We willen ons hier bepalen tot het weergeven van de namen en plaatsen der voornaamste banen en daarbij enkele wetenswaardigheden vermelden.

Als oudste kennen we – in de Lastage – de banen van Burchman Wouters uit 1550 en de baan van vader en zoon Boom, terwijl we ook de banen van Olfert, in de Fuyk, Jan Dommers en de gebr. v. Campen reeds genoemd hebben. Claes Pietersz. en zijn zwager Jan Ottenz., ook grootgrondbezitters op de Lastage, de gehele Ridderstraat behoorde hun o.a. toe – kochten in 1585 nog een lijnbaan, terwijl Claes zelf al in het bezit was van de lijnbaan *In 't gulden Calff* in de Ridderstraat. Jan Oom Jansz. was lijndraaier op de Nieuwendijk, terwijl zijn zoon Jan Verbureh Jaeobsz. in 1584 bur-

Boven: De werf 't Kromhout en daarachter de werf Ceuvel die in 1911 't Kromhout kocht. Die combinatie werd door de ASM overgenomen en werd diens reparatiewerf waarvoor een grote nieuwe helling werd gelegd.

Rechts: De lijndraaier (touwslager) volgens Jan Luyken.

gemeester van Amsterdam – ook lijndraaier was op 't Water in de lijnbaan *In den groenen Aken*. Het meest bekend waren de sedert 1656 op Oostenburg gevestigde lijnbanen van de O.I. Compagnie en van de Admiraliteit.

Aan de Lijnbaansgracht bij de Raampoort, ten Zuiden van de Bullebaksluis lag de lijnbaan *De Zwaan* welke in 1657 totaal uitbrandde. Aan deze baan grenzend lag de lijnbaan *De Hector* van Claes Koppenaar en zijn vrouw Debora Festenborgh. Zij poogden ook het belendende, na de brand braakliggende terrein in hun bezit te krijgen en daarmee hun reeds uitgestrekte gebied te vergroten. Zij waren van een bekende baandersfamilie: Debora's broer Floris Festenborgh was eigenaar van de lijnbaan *'t Huis van Egmond*, tezamen voor een deel van de helft met zijn zoon Cornelis Festenborgh.

Aan het einde van de Brouwers- en Baangracht bij de Haarlemmerpoort lag in 1690 de lijnbaan *Het Fortuyn* van Jan Agges. Toen deze in 1709 gestorven was, liet zijn weduwe de inventaris opmaken en ze verkocht het gehele bedrijf, tezamen met het schuilhuisje aan de Stadswal aan Michaël Houwelsy voor f 6400.

In de nabijheid lagen de banen *De Hoornse Lijnbaan* bij de

*De Lijn draaier.
De ganch is slecht, Maer'twerck is recht.*



*Den broomen zijn verkeerden wandel,
in't oog van hem, die't niet verstaat,
Bedryft nochtans een goeden handel,
Die in het Onweer komt te baat;
Dan blijft het levens Schip behouwen,
Aan Zyn gevlochte kabel touwen.*

Haarlemmerpoort en de baan *De Oosterleeck* bij de Haarlemmer-sluis, welke baan in 1702 grotendeels uitbrandde.

Bij 't Blauw hoofd en de Haarlemmerpoort, achter de Zoutketen, lagen omstreeks het jaar 1700 de lijnbanen *De Walvis* en *Het Blauw hoofd*, welker afmetingen nog tot in bijzonderheden bekend zijn. In de nabijheid lag de baan *De grote Zeevaart* van Jan Lijnslager. Na diens overlijden in 1706 verkocht zijn weduwe Eva de Wildt de baan voor f 2000.- en de aanwezige materialen voor f 8000.

Nog andere bekende banen waren *Het grote Speeljagt* bij de Raampoort, *De Swarte Arent* bij de Muiderpoort, *De Heertjesbaan* op het einde van de Kadijk, *De Amsterdamsche Lijnbaan* bij de Leidsche Poort, 't *Schild van Vranckrijck* op de Lijnbaansgracht tussen Elands- en Looiersgracht en *De Snoek*.

In nauw verband met de scheepsbouw werkten in Amsterdam nog meerdere bedrijven, zoals o.a. de *teerkoperijen* en de *houtkoperijen*. De Teerkoperijen, waar zowel pek als teer verkocht werden, bevonden zich aan de buitenkant der stad, bij het water, o.a. aan de Oude- en de Nieuwe Teertuinen. Hier mocht de teer alleen in bepaalde hoeveelheden verkocht worden. Geen pek of teer mocht in schuiten of op zolders bewaard worden

maar alleen op drijvende vlotten. De keuren daarover zijn gemaakt om de zo gevreesde brand te voorkomen.

De Houtkoperijen hebben van ouds houttuinen gehad langs de IJ-kant maar ook op de Lastage en langs de Burgwallen. Bij de uitbreiding der stad in 1593 werden in het nieuwe gebied, dat ten

Zuiden van de Sint Antoniesdijk en op de Amstel gewonnen was, nieuwe terreinen voor de houtberging aangelegd, welke al spoedig de naam kregen van Joden Houttuinen. Na de laatste vergroting in het begin der 17e eeuw, werd het liggen van houtwaren op de Burgwallen verboden. Sedertdien hadden de houtkopers hun terreinen niet alleen langs de Bickers-, Prin-sen- en Realeneilanden, maar ook binnenwaarts langs Droogdok en Haarlemmer Houttuinen en langs de Joden Houttuinen, Rapenburg, de Oostelijke eilanden en de Plantage uitgebreid.

Op al deze bergplaatsen lagen enorme voorraden masthout, vuren en greinen balken, delen ruig-

hout, alle soorten eikenhout in de vorm van stammen, klaphout en stukhout, gewoon brandhout en later ook tropisch fijnhout.

De bewerking van het grove hout bracht grote moeilijkheden met zich, doch een uitvinding in die dagen gaf aanzienlijke verlichting.



*De lijnbaan "Het Fortuin" aan de Schans (Marnixstraat) bij de Brouwersgracht
Gekl. tekening door J. M. A. Rieke, 1851-1899 (Atlas K.O.G.)*

In 1592 n.l. werd door Cornelis Corneliszoon uit Uitgeest de eerste houtzaagmolen gebouwd. Deze deed nu spoedig haar intrede in onze stad waar het aan de buitenkant gelegen deel der voormalige kloostergronden der Karthuizers hetwelk zich uitstreckte tot de Kostverlorenkade bestemd werd voor een zaagmolenbuurt.

De overheid nam de molens in bescherming en trok ze voor, boven de molens van elders, hetgeen mede bewerkt werd door de uitvaardiging van keuren. Zo werd op 18 juli 1631 bij een keur bepaald: “Dat voortaan niemand van deser stede burgeren ende inwoonders en sal vermogen eenighe deelen, bakken. wagenschot of andere houtwaren ten platten lande buyten de jurisdictie deser stede – om die binnen derselver stede ende haere jurisdictie te vercoopen, verwercken, verbesigen olf voor synselven te gebruicken – te laten

saegen. op pene van een gulden. Interdiceeren voorts, dat na dese geene houtwaeren ten platten landen gesaegt binnen deser stede sullen gebragt, vercoft, vervrogt, geconsumeert ofte verbesigt mogen worden”.



De werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) aan de Conradstraat op Oostenburg

Door de instelling van dit monopolie – ongetwijfeld ten bate van de houtzaagmolenaars – waren de scheepsbouwers verplicht hun voornaamste benodigdheden hier ter stede te kopen.

Tenslotte zij nog opgemerkt, dat tal van kleinere industrieën zoals lijm- en zeepziederijen, traankokerijen, e.a. hun belangen hadden bij de scheepsbouw in Amsterdam.

II

De oudste vaartuigen op de Amsterdamse rede waren koggen of koffen, voortbewogen door 30-32 riemen, baardzen, hulken, galjoten, draaiers en galeien, ook grotendeels voortbewogen door roeiers. Het zeilen was oorspronkelijk een hulp voor de roeiers, de techniek der zeilkunst ontplooidde zich pas in de loop der jaren. Het werd o.a. in de 15e eeuw aanmerkelijk bevorderd, toen het grote probleem van het vooruitkomen bij tegenwind tenslotte was opgelost. Men ontdekte dat, door de stand der zeilen te wijzigen, men ook – zij ‘t dan in hoekvormige banen – vooruit kon varen, dus kon laveren.



Deze nieuwe vinding bracht enkele wijzigingen in de scheepsromp en de tuigage mee, waardoor tenslotte een veilig type schip ontstond. De holte van de romp moest gelijk zijn aan de helft van de grootspantbreedte en de breedte van het schip moest één derde van de lengte zijn.

Tot het beter bereiken van Amsterdam droegen ook bij het uitdiepen der stromen en het verwijderen der zeegaten, die de verbinding der Zuiderzee met de Noordzee uit-

maakten.

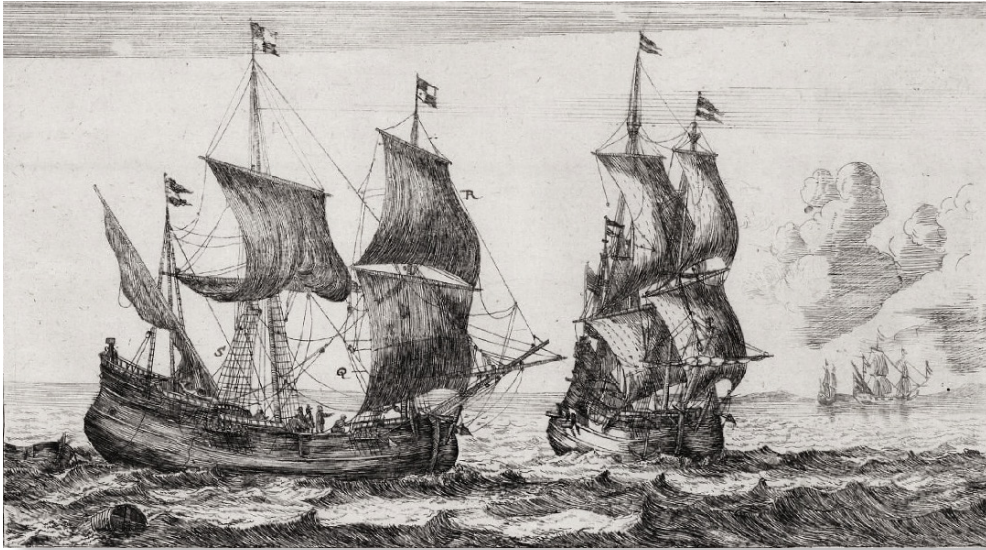
Groter schepen konden nu varen en de Vlieboten, karvelen en fluiten met vlakke bodem ontstonden.

De Zuiderzee werd druk bevaren door schepen van de kleine zeevaart “*buyten de duynen*” op Hamburg, Bremen, Oost-Friesland, op Engeland en Schotland, op Calais en Frankrijk en door de schepen van de grote zeevaart op de drie Noordelijke rijken en de Oostzee. Maar ook was de Zuiderzee het water, waar veel schepen uit de binnenvaart, beladen met turf, bier, enz. moesten passeren. Vooral zeer veel turf werd vervoerd: veel meer dan tegenwoordig was turf als brandstof voor huisbrand en nijverheid in gebruik in ons land, waar steenkool nog weinig bekend was en de houtkap niet in de behoefte kon voorzien. Vanouds werd dan ook de turf uit Overijsel over de Zuiderzee naar het stedenrijke Holland verscheept. Een post in de Stadsrekening van Amsterdam uit 1545 doet zien, dat Hollandse en Overijsselse schippers toen reeds met deze brand-



Boven: Portret Petrus Plancius 1522-1622

Links: Kogge voor de wal (fragment van een schoolplaat)



stof „doer de zwarte Sluyze” (Zwartsluis) naar Holland voeren. In latere eeuwen nam dit verkeer nog aanzienlijk toe.

Ook de wijze van scheepsbouw onderging aanmerkelijke verbeteringen. Werden eerst de planken der huid over elkaar krapshuuts-gewijze getimmerd, dus overnaads, later geschiedde dit karveels-gewijs, d.i. men voegde de planken tegen elkaar aan en maakte de naden dicht met werk. Toen brak de tijd der grote zeilschepen aan en de kleine twee- en driemasters maakten plaats voor het galjoen en andere beroemde zeilschepen, die langere Oceaanreizen konden ondernemen.

De *navigatiekunde* was ook meer en meer ontwikkeld, vooral door Spanjaarden en Portugezen, die hun kennis neerlegden in diverse leerboeken. Hieruit putten de Hollanders hun gegevens, o.a. Willem Bourne die te Amsterdam bij de drukker Cornelis Claesz. in

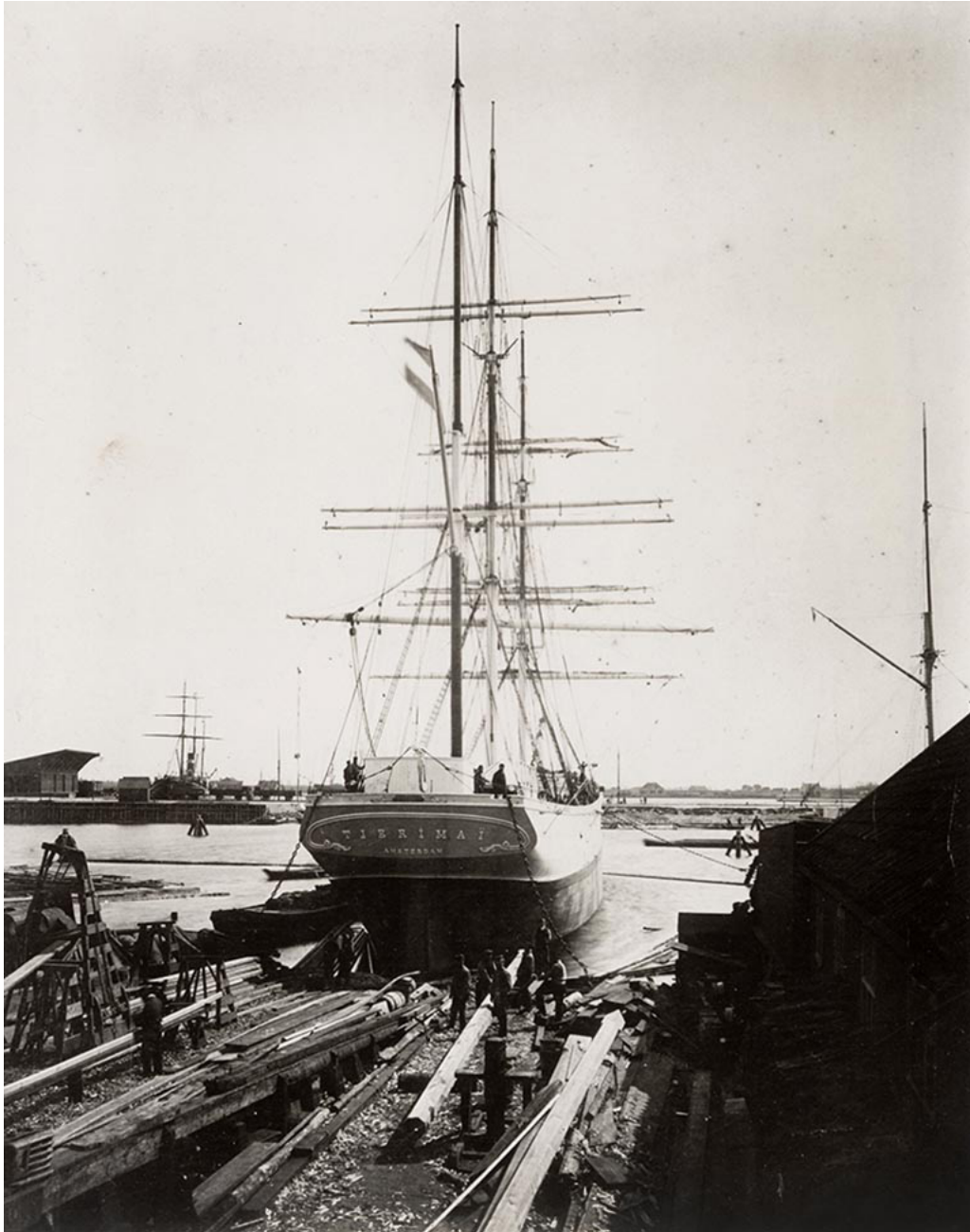
Boven: Fluitschepen

Rechts: Linieschip van de koopvaardij

1599 het boek liet verschijnen “De Const der Zee-Vaerdt, begrip-pende seer nootwendighe saeck voor allerhande zee-vaarders als Schippers, Stuurlieden, Piloten, Bootsvolck en Coop-Lieden”. Bij dezelfde uitgever op zeevaartkundig gebied verscheen onder meer in 1598 van de schrijver Lucas Iansen Wagenaar het “Enchuyser Zee-Caert-Boek.”

Met ere moge in de ontwikkelingsgeschiedenis der stuurmans-kunst uit die dagen ook de namen genoemd worden van Plancius, Stevin, Snellius en Metius. Dominee Plancius te Amsterdam, die de eerste betrouwbare zeekaarten tekende, had als wetenschappelijke voorbereider der grote zeereizen in het einde der 16e en het begin der 17e eeuw grote verdiensten; ook onderwees en examineerde hij de stuurlieden, die nieuwe wegen moesten zoeken. Simon Stevin, de beken-de uitvinder der zeilwa-gen en der zeil-ijslee, schreef over de zeevaart in “Wisconstighe Gedachtenissen” (1608) en in “Havenvinding” (1599) een verhande-ling, waarin de theorie





van Plancius aangaande het bepalen van de lengte op zee uit de grootte van de variatie der kompasnaald is uitgewerkt. Snellius is beroemd door zijn graadmeting, die cartografie en scheepvaart ten goede kwamen, terwijl Metius tenslotte een reeks boeken schreef over zeevaartkunde en over daarbij behorende instrumenten.

De goed onderlegde en moedige Hollandse zeelieden voelden zich veilig en thuis op zee en ze deden grote geografische ontdekkingen over de gehele wereld. Wat reeds in de 15e eeuw was begonnen, werd uitgebouwd en bevestigd in latere eeuwen tot groot voordeel van geheel ons land en in 't bijzonder van Amsterdam. De scheepsbouwers en zeelieden maakten door hun werk de stad Amsterdam onafhankelijk van de eens oppermachtige Hanzesteden en de heerschappij der Portugezen en legden zodoende de grondslag voor onze zo machtige en bloeiende scheepvaart en wereldhandel vanaf de Gouden Eeuw tot in onze dagen.

De voor de wereldvaart gebouwde grotere schepen waren o.a. *linieschepen* met lange, stevige romp en zeer hoge masten, geschikt om kolossale zeilen te dragen. De zeer veel gebruikte spiegelschepen met afmetingen van 160 x 40 voet en een inhoud van 300 last, waren van achter plat en versierd met beeldhouwwerk en konden ook dienst doen als oorlogsschepen. Door de logheid en de zwaarte konden ze slecht keren en niet vlug zeilen, vandaar dat een ander type als koopvaardijship meer en meer in trek kwam en wel het fluitschip dat in tegenstelling met het spiegelschip aan de achtersteven rond gebouwd was. Ook

Grote Bickersstraat 78, rechts, achterzijde Scheepswerf 'De Nachtegaal' van Jan F. Meurs. Afgemeerde Clipper 'Tjerimai' in 1883. (Foto SAA)

veel gebruikt werden de jachten, zeer goede zeilers van 96 tot 130 voet lang en tot 28 voet breed met een inhoud van ± 80 last.

In de Franse tijd stond de scheepsbouw niet geheel stil doch had weinig te beduiden. Na de herwonnen vrijheid bestonden de meeste der veertig Amsterdamse werven nog, doch de hellingen waren vermolmd en nauwelijks te gebruiken, personeel was er niet en het materiaal ontbrak. Scherpe concurrentie van alle in bedrijf gebleven werven in Engeland was te duchten en de handel moest zich opnieuw zien te ontplooiën. Slechts langzaam kwam de scheepsbouw weer op gang: van 1813 tot 1828 werden in Amsterdam nog maar 24 schepen gebouwd.

Toch vond na de herleving van 1815 de handel nog geen reden om de snelheid van de schepen boven het laadvermogen te stellen. Wel bleef als algemeen bezwaar tegen de houten zeilschepen gelden de betrekkelijk langzame wijze van voortbeweging, doch de eeuw der stoomvaart, snelheid en bouw van ijzeren schepen had hier te lande met haar nieuwe ideeën nog geen opgang gemaakt. In Amsterdam was men nog tevreden met het bouwen van zeer bruikbare snelvallende zeilschepen van een nieuw type, de z.g. Clippers, die zelfs bij

zwakke wind nog behoorlijk vooruitkwamen. Op de werf “IJhoek” bouwde men een driemaster, op de werf “De Haan” de clipper-schepen “Henriëtte Geertruida” en “De Amsterdam”, op de werf “Groen” “De Argonaut”, enz.

Tenslotte ging ook deze houten schepenbouw over in ijzeren bouw, welke echter geheel andere eisen stelde aan de opleiding der scheepsbouwers. Leerden deze eertijds hun vak in de praktijk en door zelfstudie, nu werden de tekenkamers met ingewikkelde instrumenten en tekenborden noodzakelijk. De standaardtypen uit de Gouden eeuw verdwenen evenals de eenvoudige werkkamer van de bouwmeester, een kamer zoals Rembrandt ons laat zien op het in Buckingham aanwezige schilderij “De Scheepsbouwmeester en zijn Vrouw” uit 1633. Daar, in die eenvoudige, huiselijke tekenkamer ging ‘t nog al gemoedelijk toe: passer, liniaal, tekening en enige folio’s duiden toch wel aan, dat het werk, daar verricht, weinig ingewikkeld was.

Hoe het eigenlijk in die dagen met en in het scheepsbouwbedrijf toeging, zullen we nu uiteenzetten. Laat ons daarvoor nagaan het gehele verloop van de totstandkoming van een schip in vroeger



*Mastenmakerswerf “De Hoop” aan de Grote Bickersstraat omstreeks 1865
(Foto Jacob Olie Jzn, Atlas SAA)*

eeuwen en wie de opdracht gaf tot de bouw van een schip. Enige personen, die voor gezamenlijke rekening een schip tot vaart ter zee wilden bezitten, stelden gelden ter beschikking voor de bouw. Om deze gelden, scheepsparten genaamd, te beheren, stelden zij boekhouders officieel reders geheten, aan, die het schip lieten bouwen en de directie gingen voeren over de exploitatie van het schip. Zij verzorgden de uitrusting, het aannemen van het personeel, de bevrachting, de assurantie, de vaststelling der reizen, enz. Dit nu was de gewone vorm, waaronder de rederij der zeilschepen voor de zeevaart bedreven werd.

De boekhouders waren geheel vrij in hun handelen en verrekenden na volbrachte reis de verkregen uitkomsten met de aandeelhouders. Dit waren dikwijls familieleden of vrienden, ook wel personen, die als leveranciers belang konden hebben bij de bouw, de uitrusting of de proviandering van het schip. Ook de boekhouders zelf hadden doorgaans een of meer parten in hun bezit.

Ook de O.I. Compagnie had eigen boekhouders in dienst en dat deze employé's beduidende personen waren, blijkt wel uit de aan-

stelling van Joris van Hasselt, in okt. 1702. Hij werd eerste boekhouder op de O.I. Compagniewerf, maar voor hem moest een borg gestort worden van f6000 krachtens instructie der Bewindhebbers van de Kamer v. Amsterdam, bij besluit van 17 juli 1702.

Deze Partenrederij, waarbij dus de eigendom van een schip werd gesplitst in een soms groot aantal parten of aandelen, is ook voor de scheepsbouw van grote betekenis geweest. Indien tijdelijk geen opdrachten van grote reders, de Staten of het buitenland aanwezig waren, bouwden de werven toch door. Het nieuwe schip werd volledig uitgerust en in de vorm van partenrederij aan de man gebracht.

Het eigendom der werven zelf was ook meestal verdeeld in parten. Bekend is b.v. een koopcedule van de werf "de Eendracht" in de Kleine Kattenburgerstraat. Hierbij verkoopt Suzanne van Hout, weduwe van Pieter Meynderts Slecht aan Gerbrand Slecht 4/20 parten in twee opstallen op

genoemde werf voor f60,- per 1/20 part.

De gewone gang van zaken was nu, dat reder en scheepsbouwer uitvoerig onderhandelden over de bouw van een schip. Ze lieten



Het Bushuis aan de Kloveniersburgwal in 1675. In 1603 huurde de VOC het leegstaande Arsenaal van de stad Amsterdam voor goederenopslag. Tot de verhuizing naar Oostenburg in 1665 is het met een kantorencomplex uitgebreid dat tot de opheffing in 1798 gedeeltelijk in gebruik is gebleven. (Schilderij J. van Kessel)

vooreerst de gedachten gaan over lengte, breedte en diepte, de hoogte en plaatsing der masten en zeilen, enz., zulks met het oog op de dienst van het schip: oorlogs- of koopvaardijship, zee- of rivierschip. Moest er gelet worden op snel zeilen of meer op stevige dracht? Dan volgde de tekening, de opstelling van het bestek en de prijsbepaling. Wanneer bouw- en reder het dan eens waren over de wederzijdse voorwaarden, werd een notariële overeenkomst gesloten, waarbij alles, bestek en de wijze van betaling schriftelijk werd vastgelegd. 't Is wel interessant om een kort beeld te geven van zulke contracten en we laten dus hier een en ander volgen. Op 1 okt. 1706 sloten de kooplieden Jan Everwijn Glimmen, Hendrick Blankenhangen, Adriaan Looman, Jan Wissing en Jan Lange een contract met de scheepstimmerman Andries Borst te Amsterdam voor het bouwen van een fluitschip. In een uitvoerig bestek van vier folio-pagina's werd een uitvoerige technische beschrijving gegeven van de bouw. "Fluitschip lang 128 voeten wijd, binnen de luyken $28\frac{1}{2}$ voet, hoog $4\frac{1}{2}$ voet in Amsterdamse voeten." Aangegeven werd de dikte der planken, balken, bouten, haken en verder "tusschen de luyken een balk meer als in 't ruym, gesloten met elf á twaalf bouts en 't verdek met agt bouts" en "de overloop met goede



Het Oostindisch-magazijn op Oostenburg, omstreeks 1770, Herman Schouten (SAA)

gaave greene tweeduym's deelen van balcken op de kant gesaegt, lang omtrent dertig voet" en "de combuys en kooyen naar schippers believen." "Wijders is geconditioneerd, dat de Comparanten voor gebouwd Fluitschip zullen betalen de somma van veertien-duizend guldens, namelijk voor derde part als de kiel is gelegd, een

derde part als het schip te water loopt en een derde als 't de werf verlaat."

Zo'n contract bevatte meermalen bijzondere bepalingen, zo b.v. het volgende. De reder Jacob Loten te Amsterdam sloot op 17 juni 1705 een contract met de meester-scheepsbouwers Jacob Schols en Cornelis van Dalen, eigenaars van de werf "de Schol" aan het Smalle Pad op het Realeneiland voor de bouw van een Fregat. De akte bestaat uit een opgave van de maten, materialen, prijs, enz. De grootte is $116 \times 33,5 \times 40$ voet en de bouwsom is f13.250. Als extra bepaling geldt: "de aannemers

mogen geen ander schip op hun erf bouwen of elders opzetten, zolang dit schip niet te water is gelaten."

Na de ondertekening van het contract, implicerend de gunning, ging de scheepsbouwer onderhandelen met de houthandelaar over de soorten hout, met de mastenmakers over de levering en plaatsing der masten, met de smid over het ijzerwerk en de spijkers, met de



blokmaker over de marsen, zalings, pompen, blokken, enz., met de touwslager over het touwwerk, met de schilder over het verfwerk, met de huistimmerman over het beschutten der kajuit en soms met de beeldhouwer over het schegbeeld en de spiegel.

Men zal zich afvragen waar en hoe de scheepsbouwers hun vak leerden en of daarvoor ook scholen en leerboeken bestonden. De school was de praktijk en de leerboeken waren oorspronkelijk in schrift vastgelegde gegevens en later gedrukte boeken. De voornaamste daarvan noemen we hier.

Allereerst het beroemde boek van Burgemeester Nicolaas Witsen uit 1670, getiteld “Aeloude en hedendaagsche Scheeps-bouw en Bestier”. In dit werk beschrijft Witsen in den brede zowel de antieke Griekse en Romeinse scheepsbetimmering als de moderne in alle plaatsen van Europa gebruikelijk, zo nauwkeurig mogelijk.

Hij geeft verschillende tabellen, maten, tekeningen, gereedschappen, bestekken en beschrijft tot in de kleinste bijzonderheden de bouw van tal van soorten schepen, van de oudste tot de nieuwste. De meeste hoofdstukken echter zijn gewijd aan de scheepsbouw uit zijn eigen tijdperk, waarvan hij zegt, dat op het groot getal werven gebouwd werd naar aloud gebruik, zonder vastgestelde regelen of theorie, hoewel de bouwmeesters zich natuurlijk hielden aan het toen gebruikelijke type en aan een bepaalde vorm van uitvoering. De lof voor het invoeren en bevorderen van meer eenheid geeft Witsen vooral aan de Admiraliteit van Amsterdam en haar Werf. Ook over de binnenvaart met vaartuigen in echt Hollandse scheepsvormen deelt hij veel mee en bovendien geeft hij tekeningen van een Statenjacht, van een speeljacht en van enige binnenschepen, benevens een opsomming met hoofdkenmerken van een aantal an-

dere schepen. Tenslotte geeft hij een uitgebreide lijst van uitheemse schrijvers en hun Engelse, Italiaanse, Franse, Spaanse en Portugese leerboeken, waarin de scheepsbouw en al haar maten en gestalten werden behandeld.

Dit uitmuntende leerboek van Witsen werd zoveel gebruikt, dat in 1691 een tweede druk van dit “Architectura navalis” noodzakelijk was. Daar deze herdruk ook spoedig uitverkocht en slechts tot hoge prijs verkrijgbaar was, ontstond de behoefte aan een nieuw leerboek. Hierin voorzag een scheepsbouwer uit Delft, genaamd Van IJk, die in 1697 een leerboek uitgaf, getiteld “Scheepsbouwkonst”.

Van IJk vond, dat het gebrek aan goede boeken over scheepsbouw zeer sterk gevoeld werd en dat daarom zoveel fouten in die scheepsbouw gemaakt werden. Als twaalf-jarige jongen begon zijn leertijd, “gedurende welke Tijd ik, tot mijn selvs leer en Weetlust te voldoen, zo veele Aanteekeningen van dingen die mij voor quamen en noterens waardig achte, hebbe gehoude”. Toen zijn oom en leermeester overleden was “en alle deszelfs Scheepsbouws rakende Schriften en veelvuldige Aanteekeningen my ter Hand gesteld synde, heeft my na veel onderzoekens toegescheenen, dat zo uit d’eene, als uit d’andere Aanteekenin-

gen, wel eenige algemene Reguien, tot Nut van de Nederlandsche Scheeps-timmeringe zoude opgesteld en gedrukt kunnen werden”. Als voorbeelden haalt hij ook tal van buitenlandse schrijvers aan en behandelt dan de scheepsbouw tot in alle onderdelen.

In de tweede helft der 18e eeuw verscheen in het jaar 1772 het “Groot en Volledig Woordenboek der Scheepsbouw” van J. Stammetz waarin te vinden waren alle voorkomende woorden enz., welke enig begrip betreffende de scheepsbouw inhouden, allen met een uitvoerige verklaring.

Hoe ging het nu toe op een werf bij het bouwen van een schip?

Op het werfterrein was, om verzakking te voorkomen, een bedding van planken gelegd, waarop de stapelblokken stonden. Verder moest er zijn een woonhuis voor de baas, een grote werkloods waarin kleine vaartuigen, sloepen, enz. gemaakt werden en droog hout kon geborgen worden.

Ook stond er een kleine loods

voor gereedschappen, spaanders, mot, krullen, enz. Buiten bevond zich een stookplaats tot het branden van hout of stro voor het buigen van het timmerhout of het koken van water voor dat buigen en ook voor het koken van pik. Dan waren er één of meer vastgeheide hellingen voor het tewater laten, die op een bepaalde wijze gelegd



Tewaterlating van het artillerie-instructieschip 'Bellona' der Koninklijke Marine van de Marinewerf (Foto Jacob Olie 1892, SAA)

en gefundeerd moesten zijn.

Op de stapelblokken werd nu eerst de kiel gelegd met enige stroken van het vlak en de vranken. Vervolgens werden over de gehele lengte de dwarsscheepse spanten opgericht, waardoor de vorm van het schip werd bepaald. Onderling werden de spanten verbonden door zware langscheepse balken terwijl de dekbalken het dwarsscheepse verband nog versterkten. De huid van het onderwaterschip werd aangebracht, evenals de planken van buitenhuid en dekken. Het schip was nu waterdicht afgesloten, zonder enig gebruik gemaakt te hebben van kranen of dergelijke hulpwerktuigen. Nog voordat de romp geheel was afgetimmerd, ging men over tot de tewaterlating. Hiervoor werden de stapelblokken vervangen door gesmeerde goten, waarop het schip kwam te rusten, terwijl het werd tegengehouden door een takel aan de achterkant van de kiel en twee schoren aan de voorkant. Na verwijdering der beletselen gleed het schip te water. Deze tewaterlatingen waren gebeurtenissen van het grootste belang, welke steeds de volle aandacht der Amsterdammers trokken. En niet zonder reden. Het tewaterlaten van een schip toch, ging al sinds de oudste tijden met bepaalde plechtigheden gepaard. De aard daarvan wisselde van eeuw tot eeuwen van land tot land. De plechtigheid laat nu nog

elementen zien, die op een religieuze oorsprong wijzen. De zalving van een koning, de doop van een mens zijn een inwijding tot een nieuw leven: zo ook de “doop” van een nieuw schip, dat zijn uiteindelijke bestemming bereikt. Naar gelang der beleden godsdienst, handelden de mensen ook anders bij die plechtigheid. Zo werd b.v.

in de 16e eeuw, toen men nogal aan het decorum hechtte, het schip eerst toegedronken met een liefst inheemse wijnsoort, waarna de zilveren beker in het water werd gegooid om daar door een duiker weer uit opgedoken te worden.

Het “dopen”, naamgeven en tewaterlaten geschiedde toenmaals nog door een man, doch in de latere eeuwen meer en meer door een vrouw en meermalen onder de hoogste belangstelling, zelfs van vorsten. Zo ook op Saturday den 18e Juli 1654 op de Werf der O.1. Comp. te Amsterdam, waar die dag een drietal schepen te

water zouden worden gelaten. De stad was in die dagen juist vereerd met het bezoek van de dochter van Gustaaf Adolf, Koningin Christina van Zweden, een enigszins excentrieke vrouw, die hier vertoefde als Grave Dohna. Het was mede aan haar te verwachten bezoek te danken, dat reeds vroeg alles aan de Oostzijde der haven in feestgewaad was gedost. Het werk op de werf was gestaakt, de terreinen waren opgeruimd en op alle plaatsen der werf of in jol-



*De Nieuwe Teertuinen in 1816, gezien naar de Eilandsgracht. (Tekening door Ger-
rit Lamberts, 1776-1850. Verz. G. J. G. Leonhardt)*

len en jachten, tot in de raas der zoveel mogelijk opgetuigde en rijkbevlagde schepen wachtten de toeschouwers op de komst van Christina. Eindelijk kwam zij aangezeild uit de richting van Zaandam terwijl zij zich aan boord van haar jacht een hoge staanplaats op de kampanje had uitgekozen. Allen waren daarna getuigen van het groots en vrolijk schouwspel van het tewaterlaten der drie “zeespijkers” of zee-pakhuizen, zoals dat verricht werd door een der Bewindhebbers van de Amsterdamse Kamer.

Nog voor de intrede van het grote verval onzer scheepsbouw in de Franse tijd, kon men een herhaling zien van een soortgelijk groots tafereel. In 1783 waren wederom duizenden samengestroomd om getuigen te zijn van de tewaterlating van drie schepen, die in één uur tijd van de werven der O.I. Compagnie van stapel liepen. Twee dezer schepen kwamen in hun element met de stellingen er nog om heen. Laat ons nu ten laatste een blik slaan op het meer sociale leven, de maatschappelijke positie en de belevenissen der scheepstimmerlieden.

Een der in 1468 reeds bestaande grote Broederschappen uit de O.L. Vrouwe Parochie te Amsterdam was het St. Jo:ef-gilde, omvattende de meeste houtbewerkeren zoals “huustimmerlieden, scheepstim-

merlieden ende anderen.” Daar de ambachten, welke dit gilde omvatte, in Amsterdam een sociaal ondergeschikte positie innamen, werden zij in deze oudste vorm slechts in een uiterst losse band opgesloten, welke de gildebroeders weinig of niet tegen concurrentie van buitenstaande elementen beschermde. De Overheid scheen van

mening te zijn. dat het niet in ‘t belang der Amsterdamse handel was, dit ambacht te beschermen. Eerst op 13 maart 1500 gaf ze een Keur uit “omme oirde, regel ende policie te houden in der broderschip van den timmerlieden, te weten o.a. de scheepstimmerlieden”. Ze bepaalde daarin “wat schepen dat gebraeut of verzien zullen worden met timmeringen, stoppen of anders binnen die mueren ende palingen van der stede, dat die gebraeut, getimmerert ende gearbeyt zullen worden by denghenen, die poorters ende ghildebroeders zyn van’t voirscreven ghilde”.

Om het gilde op economisch gebied meer steun te geven, mocht het een krachtswerktuig aanschaffen: “so sal ‘t voirscreven ghilde houden een blaesbalch, dair men die scepen leggende in ‘t water mede up ende uuyt dat water blaest”, een soort blaasbalg om de schepen voor kalefatering te lichten. De aanschaffing van zo’n werktuig was zo kostbaar, dat het boven de krachten der afzonderlijke breeuwers ging.



Houtopslag aan de Realengracht bij de Drieharingbrug. Gezien naar het westen, ±1920. (Foto SAA)

Toch waren de scheepstimmerlieden op den duur niet tevreden met de gang van zaken; zij scheidden zich in 1517 af en traden toe tot het Buitenlandsvaardersgilde. In het laatst der 16e eeuw, in 1589, vormden zij tenslotte een afzonderlijke gilde met de Mastenmakers. Nu werden er in gildebrieven en keuren eigen bepalingen uitgevaardigd om de belangen der leden veilig te stellen en het zich meer en meer ontwikkelen-de grootbedrijf in ordelijke banen te leiden. De gildebroeders van het Groot- en Klein Binnenvaardersgilde, de Brouwers en zij, die waterschepen gebruikten, werden gehouden om hier ter stede te laten timmeren en herstellen. De Meester-scheepstimmerlieden werden verplicht om ingezetenen vóór vreemden tot knecht te gebruiken. De scheepstimmerlui, die door de Stadswerven en later door de Admiraliteits- en de O.I. Compagnie-werven werden afgedankt, de z.g. “bijltjes”, mochten door de Meesters der bijzondere werven niet worden aangenomen, zolang er nog “klouwers” of scheepsbouwlui, die alleen op bijzondere werven gewoon waren te werken, te vinden waren. Bij afdanken van volk op een particuliere werf gingen de “bijltjes” het eerst weg. Bij ziekte of ouderdom werden aan de gildebroeders door de “bos”



Het Entrepotdok in 1832

(Tekening door P.J. Lutgers, 1808-1874, Atlas Splitgerber, SAA)

gelden uitgekeerd: aan de zieken twee en een halve gulden per week en aan de ouderen drie gulden. Het gilde telde wel 1500 leden, hellingbazen en knechten, welk aantal in latere jaren steeg tot duizenden. Degenen, die het vak wilden leren, moesten zich laten inschrijven op het gildekantoor en werden leerling. Alvorens gildebroeder te worden, moest men

minstens twee jaren in volle loondienst zijn geweest en een proef afleggen. Men werkte lange dagen, ‘s zomers van 5 tot 8, van 8.30 tot 11.30, van 1 tot 4 en van 4.30 tot 7 uur, dus in vier “schoften”. ‘s Winters arbeidde men in drie of twee schoften. Het loon was ‘s zomers 1 gulden en 10 stuivers per dag en ‘s winters 1 gulden. Het tabakroken onder ‘t werk was de werklui bij verscheidene keuren ten strengste verboden, doch – zoals reeds gezegd – zolang zij aan ‘t werk waren, genoten zij vrijdom van de Stads-bieraccijns. En dat bier was heel goed, daar ‘t van niet mindere kracht was dan

van een daalder per half vat. Daar er nogal veel gebruik gemaakt werd van dat “vrije” bier, werd bepaald, dat het vat geplaatst moest zijn in het zicht van de werkbaas. Na het jaar 1600 kreeg men in andere landen het grootste respect voor de Hollandse scheepsbouwers en met voorbijgaan van eigen gevestigde of opkomende industrie,

bestelde men menigmaal de bouw van nieuwe schepen in Holland. Zo gaf in 1640 de Franse staatsman Kardinaal de Richelieu aan een Amsterdamse werf de opdracht tot het bouwen van drie schepen met een inhoud van 300 tot 600 last. Ook Zweden, Engeland, Italië en enige Oosterse landen gaven opdrachten terwijl Rusland – blijkens een akte van 3 april 1705 – schepen in Holland liet repareren. De scheepsbouwer Boudewijn Boot uit Oostende sloot op 30 juni 1701 een verbintenis, ten einde al het door hem benodigde scheepsmateriaal te bestellen in Amsterdam en Zaandam. Op 6 sept. 1701 sloot Spanje een contract – wegens de ongunst der tijden toen nog voorlopig – met Amsterdam, waarbij dat land de levering bestelde van 8 oorlogsschepen met 384 stukken geschut, munitie, e.d. ter waarde van 21 à 22 miljoen maravedis.

En bij die levering in natura bleef het niet. Het buitenland wierf hier te lande tal van bekwame scheepstimmerlui aan, ten einde dezen leidinggevende posities in eigen land aan eigen werven te geven. In contracten werd het dienstverband vastgelegd, getekend en gezegeld. Zo sloten de Russische kooplieden Brants en Lups van Moscoviën op 25 juli 1702 een dienstcontract met de scheepstimmerlieden Gerlof Andries van Berdaart en

Inte Douwes voor ten hoogste drie jaren tegen een loon van 42 gulden per maand plus de kost of anders een vergoeding van 10 stuivers per dag om te zorgen voor het bouwen van smakken en kleine vaartuigen en van fregatten en fluiten. Uit een contract van 24 mei 1703 blijkt, dat de werkgever, de Czaar van Rusland, aan zich verbond de werknemers Pieter Bruin en Sander Teuwis, om voor de tijd van drie jaren tegen een loon van f 50.- per maand en 10 kopeken daags voor verblijfskosten, met het doel om in Archangel te timmeren en dienst te doen als tolk in Engels en Nederduits bij de scheepsbouw aldaar.

Ook de Zweden trokken veel Hollandse scheepsbouwers tot zich. Blijkens een contract van 17 april 1709 sloot de Zweedse koopman Ernst Matsue van Dannenstern een overeenkomst met de scheepstimmerman Gerrit Evertse Haan, afkomstig van Hoorn, om tegen een loon van f 70.- per maand te komen arbeiden op een werf te Riga. Gewoonlijk werd ook be-

paald, dat de werknemer zijn eigen gereedschap moest meenemen en zelf in zijn onderhoud moest voorzien. Dat het verblijf in den vreemde – vooral in Rusland – niet altijd zonder gevaren was en meermalen met grote moeilijkheden en avon-



De scheepswerf van de Oostindische Compagnie op Oostenburg. Op de achtergrond het grote Zeemagazijn. Ets naar een tekening door Joseph Mulder, ±1720 (SAA)

paald, dat de werknemer zijn eigen gereedschap moest meenemen en zelf in zijn onderhoud moest voorzien.

Dat het verblijf in den vreemde – vooral in Rusland – niet altijd zonder gevaren was en meermalen met grote moeilijkheden en avon-

turen gepaard ging, blijkt wel heel typerend uit een waarschuwend schrijven van enige gedupeerden, hetgeen te vinden is in een notariële akte (Gem. Arch. 7454 blz. 231-233) van 11 febr. 1707 en dat we hier woordelijk laten volgen: “Adam Willemse Decker en Maas Cornelisz, wonend tot Sandam en althans binnen deze stad, van onbekende ouderdom en ter zake van degene die het mag aangaan voor de opregte waarhyt, getuygt en verclaert namentlyk: Ende eerstelijk de laatste getuige alleen, dat hij get (uige) op de 25 May van den jaar 1706 synde in Rusland in dienst van syn Saarl(ijke) Majesteit van Moscovien ordre gekregen om dry Boeiens (boten) te maken tot welk einde hij, gel. zich heeft vervoegt en getransporteert naar Parkas om manschap te halen tot assistentie het maken genoemde Boeyens. Dat hy getuyge aldaer gecomen synde zeer slegt en brutaal door Michael Sabode, die hem gel. ‘t volk moest beschikken, wiert ontfangen ‘t geen zo veere ging, dat hy, Sabode, tot dry malen toe den degen trock en hem gel. daarmede wilde doorsteken. Wyders verclaaren sy twee getuygen gesamenlyk, dat sy op den 12e aug. van datselvfde jaar

versogten om wat geld te ontfangen alse hij get. in de tyd van negen maanden geen geit en hat ontfangen, waarop sy gel. naar become permissie naar Croonstad syn vertrokken om gelt te halen, dogh dat sy comende op zee zodanige zware suydwesten wint opstond

dat het aan gel. onmogelijk was aan ‘t eyland nogte aan de gally te konden komen maar waren genootsaekt naer land te wenden om ‘t leven te redden. Maar aen land comende wierde sy gel. overvallen door seven Finlandse boeren met geladen geweer, welke boeren twee van hun get. weyers doot sloegen ende Een getuyge benevens nog twee Moscovitten gevangkelijk naar Wieborg voerden ende daarnaar bragten voor den Generaal Mytel, welke een gel. naar examinatie op vrye voet stelde dogh de twee Moscoviten gevangen hielden en van waar hy, gel. hier ter stede is gecomen. (Attestatie ter requisitie van diegenen die het mag aangaan).”

Dat de scheepstimmerlieden, werknemers bij de toenmalige grootste Amsterdamse industrie,

zich naast hun dagelijkse arbeid ook interesseerden voor het politieke gebeuren in stad en lande, blijkt o.a. uit de beweging in aug.



De scheepswerf van de Oostindische Compagnie op Oostenburg. Op de achtergrond het grote Zeemagazijn. Tekening door Joseph Mulder, ±1720 (SAA)

1748. Toen legden de Bijltjes het werk neer en verzamelden zich op het Kattenburgerplein. Zij wilden hun invloed op de stadszaken eens doen gelden en onder aanvoering van hun voormannen Bart van Baalen en Dirk Brom trokken zij met tweeduizend man de stad in. Toen later, tijdens de actie der Doelisten in 1750, de radicalen de machtige steun van het ledenrijke scheepstimmergilde en haar Bijltjes, allen warme Oranjeklanten, kregen werd de toestand weer spannend. Om de zaken te regelen, bezocht Stadhouder Willem IV op 2 sept. 1770 de stad, bij welke intocht de Bijltjes een vaandel voor hem uit droegen met het devies “Oranie en de Vrijheyd”

Bij latere ongeregeligheden op Kattenburg – op 30 mei 1787 – weerden de Bijltjes zich nog dapper voor de door hen verdedigde zaak, doch langzamerhand verloren zij al hun invloed.

Gelijk reeds gezegd bracht de Franse tijd grote verslapping in de scheepsbouwindustrie en zou het duren tot ver in de 19e eeuw, eer de Amsterdamse scheepsbouw weer zou opbloeien. Maar niet alle werven zouden weer in bedrijf komen: de groot-industrie van zee-

zeilschepen was definitief voorbij!

We hebben de voornaamste werven – een tachtigtal – en veel lijnbanen vermeld, hoewel er nog talrijke kleine, meer speciaal voor de binnenvaartschepen hier ter stede gevestigd waren. Nog meermalen worden bij graaf-werkzaamheden in de Amsterdamse bodem res-

tanten van oude scheepswerven, lijnbanen, enz. gevonden, terwijl voormalige werfterreinen voor andere doeleinden in gebruik zijn genomen.

Daar er niet zo heel veel over oude scheepsbouwaangelegenheden is geschreven, hebben we getracht mede door de vermelding van toch wel in enig verband met die industrie staande typische bijzonderheden het grootse verleden der oude werven in haar talrijke facetten enigszins te belichten.

Het zou ons te ver voeren, de vele geraadpleegde bronnen hier te vermelden, maar toch willen we met grote dankbaarheid gewagen van de steeds bereidwillige hulp, ons verleend door de Gemeente-



*Het Compositie Clipper Barkschip “Tjerimai”, circa 1000t, in aanbouw op de werf
De Nachtegaal van Jan F. Meursing, Grote Bickersstraat 78 (Atlas SAA)*

lijke Archiefdienst.

F. G. M. Douwes

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

