

De Waterschepen van Marken

In 1831 heeft P. Le Comte een schitterende bundel pentekeningen van oudhollandse sloopstypes gepubliceerd, voorzien van commentaarteksten. De volledige titel van dit werkje luidt: "Vyftig afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen, in verschillende bewegingen". Heruitgaven van deze bundel worden antiquarisch nog regelmatig aangeboden. Eén van de sloopstypes waar Le Comte uitgebreid aandacht aan besteedt, is het Waterschip van Marken.

Dit zijn heel bijzondere schepen. Ze zijn uitgerust met natte ruimen. Aanvankelijk werden ze gebruikt voor de visvangst, maar ook als koopship, voor het vervoer van levende vis. Later kwam de nadruk te liggen op het gebruik als sleepschip, om grote handelsschepen over de ondiepte Pampus te slepen.

Wat al snel in het oog valt, is de treffende familie-overeenkomst die deze schepen vertonen met onze Volendammer kwakken. Het is aannemelijk, dat de kwak een doorontwikkeling is van het waterschip. Maar het lijkt er sterk op, dat ook de Friese palingaken uit ditzelfde oertype zijn voortgekomen.

De oorspronkelijke tekst van Le Comte is in 19^e eeuwse Nederlands. Ik heb dit omgezet naar hedendaagse taal. Hiermee is een levendige tekst ontstaan, die ik hieronder integraal heb weergegeven. De cursiveringen zijn zijn toevoegingen van mij. Vergeet vooral niet de laatste voetnoot, die Le Comte als anekdote heeft toegevoegd (gearceerd).

Henk de Boer, dec. 2005



Tekening van een waterschip, door Lecomte. De deken is overdekt met een merkwaardige holvormige opbouw. Opvallend genoeg ontbreken zwaarden en berghouten, waarmee de romp het aanzien van een Staverse jol krijgt.

De WATERSCHEPEN van Marken

Vereerd met het verzoek, om deze vaartuigen, die voor de stad Amsterdam van zoveel nut geweest zijn, in dit boek voor de vergetelheid te bewaren,

heb ik geen moeite gespaard om er een zo goed mogelijke beschrijving van te maken.

Deze schepen hadden meestal hun uitvalsbasis op het eiland Marken, om snel hulp te kunnen bieden aan grote schepen in de aanloop naar Amsterdam.

Want op de ondiepte Pampus (of het Muiderzand) stond met gewoon peil slechts 10½ voet bij hoogwater en 9 voet bij laagwater, dus een verval van 1½ voet. Bij springvloed stond er 13 voet. Deze droogte belette dus de grote vaartuigen om voor Amsterdam te komen. Men zocht middelen om deze hindernis te overwinnen. De Amsterdamer MEEUWES MEINDERTSZOON BAKKER heeft toen in 1691 de Scheepskamelen uitgevonden.



Model van een VOC-schip met langs zij twee scheepskamelen. Dit waren grote houten pontons, die BB en SB tegen het zeeschip werden aangesjord. Ze hadden een uitholling opzij, waar de romp van een zeeschip rowweg in paste.

Door de kamelen leeg te pompen, kon men schepen die 19 voet diep gingen lichten tot 11½ voet.

Men kan er vanuit gaan, dat in die tijd ook waterschepen in gebruik zijn geraakt zijn, hoewel die niet meteen de doelmatigheid hadden, die ze later bezaten. In het begin was dit een geheel particuliere onderneming. Er hadden zich twee compagniën of rederijen gevormd, de Grote en de Kleine Compagnie. Voor de grote voeren tot 15 waterschepen onder één kas, en voor de kleine slechts drie schuiten. De Grote Compagnie was door contracten met de Raden ter Admiraliteit (anno 1741, getekend door de heer J.C. HARTSINCK) en door een akkoord met de VOC gebonden. Hun schepen hadden, ten teken, dat zij onder contract voeren, een blikken plaat, met het wapen der Admiraliteit, door de Equipagemeester aan hen uitgereikt, voorop de steven. Door dit merkteken waren de commanderende officieren van 's lands marineschepen verplicht om zich van deze gemerkte schuiten te bedienen. Deze contracten waren mede gesloten, om te allen tijde verzekerd te

zijn van spoedige hulp, zodat willekeurige afperspraktijken op sleeplonen werden voorkomen. Tevens bereikte men ermee, dat 's lands marineschepen het eerst geholpen werden.

De schepen van de Kleine Compagnie sleepten alles wat voorkwam, behalve marine- en VOC-schepen; daar hadden ze geen recht toe. In 1756 waren er maar dertien schepen op het eiland Marken, die jaarlijks f 3.50 aan plaatselijke belasting opbrachten.

In 1783, bij aanpassing op het contract met de Admiraliteit, getekend door de heer WILLEM MAIJ, werd het wapen de Admiraliteit met zwarte verf in de zeilen geschilderd, om deze waterschepen nog zichtbaarder van die der Kleine Compagnie te onderscheiden, om elke vergissing te voorkomen.

In het begin van de 19^e eeuw waren de schuiten zodanig verarmd, dat de kas ontoereikend was voor onderhoud en vernieuwingen. Het land en de koophandel vonden het echter van groot belang om deze vaartuigen in stand te houden. Daarom kregen zij, in het belang van de Amsterdamse koophandel een som van 70 à f 75,000, om in het onderhoud te voorzien. Dat was echter niet voldoende om de vaartuigen weer in goede staat te krijgen. Zo raakten de Grote en de Kleine Compagnie in duigen, en het Gouvernement nam van dat ogenblik af (1802), het beheer der schuiten op zich. Er werden vijf Commissarissen benoemd, twee van Gouvernementswege, twee van de Compagnie, en een van de koophandel in het algemeen.

Deze commissie aanvaardde hare werkzaamheden met het inspecteren der bestaande schuiten; sommige werden afgekeurd en andere ondergingen een grote reparatie. Men bouwde voor de afgekeurde schepen op de admiraliteitswerften in Amsterdam en Rotterdam nieuwe in de plaats, en bracht het getal weer op achttien vaartuigen.

Het waren de Neptunus, de Mercur, (die de eerste waren, die in 1802 in Amsterdam werden nieuwgebouwd), de Marken, Amsterdam, IJ-stroom, Zephier, Europa, Zeepaard, Papenbraak, Boreas, Zeevaart, Dolfijn, Vigelantie, Aurora, Noordzee, de Sleper, de Bruinvisch en de Zeemeeuw. Deze namen waren met zwarte verf in de nok van de zeilen geschilderd. De Commissie benoemde een Agendaris op het eiland Marken, die de belangen over en weer moest behartigen, en tevens een voorman (euvlerlieden door hen genaamd) voor elke zes schuiten, die weer verantwoording schuldig was aan de Agendaris voor die zes schuiten.

Vanaf dat ogenblik hadden de waterscheepslieden enigszins het verlies van hun zelfstandigheid te

betreuen; maar aan de andere kant waren ze bijzonder blij dat ze gesteund werden door zo'n grote en goede rederij, waaraan ze slechts het 1/6 deel van hun sleepplonzen afdroegen. Hiermee werd een reservefonds gevoed, waaruit om de 4 of 6 jaar belangrijke reparaties aan de schuiten bekostigd werden. Niettemin waren zij verplicht volgens het reglement om de schuiten zelf het jaarlijks onderhoud en de uitrusting te betalen. De schippers hebben in die tijd voor het recht om te varen van f 200 tot f 1900 betaald.

In de jaren 1799, 1805, 1807, en 1809 zijn deze schepen bewapend geweest, met twee stukken van 30 of 24 pond vóórop en 2 van 8 pond achteruit. Ze hadden toen militairen aan boord en dienden ter verdediging van het IJ. Van 1811 tot 1813 waren de meeste van deze schepen opgelegd te Edam. Vier bleven in dienst van de Marine, voor de haven van Medemblik, om schepen te escorteren. De gezamenlijke schippers losten elkaar af op de vier schuiten, en de sleepplonzen werden onder elkaar gedeeld. Omdat er toen bijna geen werk was, leden deze mensen gebrek. Sommigen visten op ansjovis, en hadden daardoor een kleine aanvulling op hun inkomsten.

Dit was nog steeds zo, toen koning Willem I op de troon kwam. Het vond het van belang, om de koophandel van Amsterdam weer in staat te stellen om met volbeladen schepen Amsterdam te bereiken. Daarom werd bij resolutie No. 1 van 1 september 1814 de Commissie van Toezicht over de waterschepen van het eiland Marken in haar functie hersteld. Deze commissie stelde dadelijk weer alles in het werk om de oorspronkelijke organisatie te herstellen en te verbeteren, de schuiten na te zien, enzovoorts.

In 1824 en 1825 werden 6 van de 18 schuiten gesloopt, vanwege hun slechte staat. De gezamenlijk bemanningen gingen op de 12 resterende schepen over. Zij voeren vanaf toen met drie man aan boord, wat daarvoor altijd met twee man was gebeurd. Door de aanleg van het Noord-Hollands kanaal, van groot belang voor de stad Amsterdam, werden deze schepen geheel overbodig, zodat de laatste in 1827 aan slopers zijn verkocht. Bij Koninklijk besluit is de verkoopopbrengst, de reservekas en bovendien een gratificatie aan de gezamenlijke bemanningen uitbetaald. Sommige ontvangen een pensioen.

Thans (1831) vindt men op het eiland Marken een dertigtal botters, door rijkere bewoners aangeschaft. Ze vissen en slepen schepen, die het kanaal niet gebruiken, over Pampus. Ook zijn sommige van de waterscheepslieden in dienst van de heer KATER, als bemanning van de klepschuiten (*dit zijn baggerbakken*).

Beschrijving van het vaartuig

Dan gaan we nu over naar het eigenlijke doel, de beschrijving van het vaartuig zelf. De bouwwijze mag vreemd worden genoemd, zoals uit de afbeelding blijkt. In de 18de eeuw waren er waterschepen in Hoom, Zaandam, Marken en Uitdam. Ze werden meestal gebouwd in Hoom, Muiden en Edam. Gewoonlijk was de lengte 60 à 70 voet (*dit is 17 tot 19 meter*), de breedte tussen 5m66 en 6m37, de holte op het boord 2m80. Het waren schepen met een bun.

Het inwendige was als volgt verdeeld: vóórin het ruim een vooronder met een stelling erin, waarop, recht onder een plechtluik, de breekfok met de banden naar boven gereed lag. Zo kon die blindelings en snel naar boven worden gehaald met een pikhaakje, als hij nodig was.

Daarachter was een kabelstelling, waarop het touwwerk opgeborgen werd. Daarachter het mastpoor en de hoos, waar een pomp middenin geplaatst stond.

Daarachter had men de voor- en achterbun, waartegen aan de zijkanten nog kabelstellingen waren getimmerd. De twee bunnen waren doormiddel van een dwarsschot van elkaar gescheiden.

Het dek over de bunnen noemde men het deken. De buntrog was van boven afgedicht met roosters die in sponningen lagen.

Achter de bun was het achteronder. Dit was de berging voor hout, turf, touwwerk, enz. Tevens was er een achterpomp geplaatst.

Op het bovendek had men, van voor naar achteren, eerst binnen tegen de voorstevan een braadspil om de ankers mee te lichten. Daarachter het vooronderluik, de mast, de voorpomp, een spil voor de spriet (het schip had een spriettuigage).

Daarachter een dubbele roef. De toegang tot de vóóroef was met twee deuren, aan weerkanten een. Via die deuren kwam je aan weerskanten van de buntrog uit. In de achterroef, tegen het tussenschot met de voorroef, was de stookplaats, waarvan de schoorsteen boven de roef uitkwam. Verder was de achterroef ingetimmerd met twee vaste kooien, kastjes en verdere gemakken.

Achter de roef had men het achteronderluik, de achterpomp, de overloop, en geheel achter bij de steven een rol of een braadspilletje, om daarmede

de kuul of het visnet in te winden (*bij kvakkuilen heb je precies hetzelfde: de kwakkerol*). Ook ter hoogte van de achterkant van de roef waren nog twee spilletjes (*voor de gaffelgeerden? Of de fokkeschoot? Of de neerhouders van de kwakbomen?*).

De tuigage bestond uit een mast, die enigszins krom was en voorover stond. De top was voorzien van een langwerpige sieraad, waaraan in het midden een Hollands vlaggetje wapperde. Aan den boven- en onderkant was het bewerkt met met haantjes, hennetjes, lelies enz. Dit noemde men de palmpaas. Als de schepen bewapend waren, was de top voorzien van een trommelstok, waaraan de wimpel gehesen werd. Verder bestond de tuigage uit een spriet, net als bij een kaag (*ander sloopstypen*), een breekfokker, een breekfokkeboom, die afhankelijk van de koers in, een inkeping werd gezet van een balk die dwars over het schip liep (*de breekfok werd dus op precies dezelfde wijze gevoerd als op kwakken!*).

De zeilen, die ze voerden, waren: het spriet- of grootzeil, een stagfok die op de voorsteven werd gevoerd en waarvan de schoot tot aan de roef kwam. Bij harde wind werd de fok ingetoomd door een inschering van touwwerk, de gordijn genaamd (!) naar het voorste hoofdwant.



*Gevelsteen van Kalkmarkt 13, Amsterdam, anno 1592
Het uitgebreide gordijn is zeer goed herkenbaar tussen mast en voorstag.*

Verder een breekfok, bij het voordewind zeilen, zoals op de afbeelding wordt getoond met de in werking zijnde schepen.

De Markers zijn als stoute zeelieden bekend; men vertelde mij op Marken onlangs zelfs, dat er onlangs één van de voormalige waterscheepslieden was overleden, die het tot in zijn laatste jaren nog gespeten had, dat hij nooit zo veel wind had meegemaakt, dat hij ervoor had moeten zeilstrijken

met het waterschip (*waar vind je zulke Markers nog...*).

Als ze zwaar moesten zeilen werd de schuit gewoonlijk geballast door het laten vollopen van de bun. Ze hadden twee ankers aan boord van 25 kg en twee ankertouwen van 7 duim (*omtrekmaat, is ca. 5,7 cm dik!*); verder 4 sleeptouwen van 5, 6, 7 en 8 duim dikte, en 30 vadem lengte.

Door de reglementen waren ze verplicht om te allen tijde vier sleepers benedenwinds gereed te hebben liggen, om op het eerste sein assistentie te kunnen verlenen. Dit sein was vanaf marineschepen gewoonlijk de rode vlag in de grote mast, en voor de handelsschepen de Hollandse vlag vanaf de gaffel.

Als er een sleper op het sein afgekomen was, en men wilde er een tweede bij hebben, dan was de eerst verplicht een vlag van achterop te voeren, en zo vervolgens de tweede aan de derde, net zolang totdat men de benodigde schepen bij zich had.

Het schip dat gesleept werd, gaf een kabeltouw aan de achterste sleper, dat het aan loef aan z'n mast bevestigde. De overige kabels gaven alle sleepers aan elkaar. Indien het gesleepte schip niet sturen kon, dan stuurden de sleepers doormiddel van een spring op het sleeptouw.

Om een schip over het Pampus te brengen, moest men het gunstige oomblik afwachten van wind en getij. Omdat de grote marineschepen gewoonlijk door de scheepskamelen tot op 3m22 diepgang gelicht werden, ging dat vrij goed. De kracht die de sleepers konden uitoefenen als zij voorgespannen waren, was onbegrijpelijk. Ze waren in staat om schepen tot ruim een meter diep door de grond te slepen!

Ik heb vijf waterschepen getekend, die zijn voorgespannen en een lineschip op kamelen over Pampus brengen, en één die juist haar anker gelicht heeft, in het zicht van de vuurtoren van het I.

(*) Deze kontrakten en bepalingen van sleeploonen, naar gelang van den diepgang der schepen, hier te beschrijven, zoude te omslachtig zijn, ik verwijs daaromtrent den lezer tot de reglementen op de waterscheepslieden. [Back]

(**) Zijnde de Heeren P. GLAVIMANS, J. PIETERSE, A. BAART, W. RIS en J.P. ASMUS, welke gedurende het bestaan dezer vaartuigen successievelijk vervangen zijn geworden door de volgende Heeren: als, in 1807, den 8sten Junij, de Heer J.P. ASMUS door den Heer P. SCHUIJT Jr.;

in 1814 met de herstelling op nieuws benoemd de Heer Constructeur-General P. GLAVIMANS, de Heer Constructeur P. SCHUIJT Jr., de Heer W. Ris en de Heer DANIEL ARBMAN DANIELSZ. den 26sten Februarij, 1816, in plaats van den gewezen Constructeur-General P. GLAVIMANS, als President-Commissaris benoemd en aangesteld de Equipagiemeester A. ROEPEL, benevens tot mede-Commissaris benoemd de Onder-Equipagiemeester F. COURIER DIT DUBICART. Den 15den Maart, 1828, werden de leden der Commissie honorabel ontslagen. [Back]

(***) Den 8sten October, 1814, sleepten zij (*de Marker waterschippers*) ons met Z.M. Korvet de Eendragt, over Pampus; maar daar dit schip ligt dragtig lag (*niet diep stak*), en wij een gunstig getijwater (*stroom mee*) hadden, zoo sleepten wij al zeer spoedig hen zelven, zoo dat zij met groot misbaar schreeuwden: "kaep mijn kaebeltje!" kaep mijn kaebeltje!" Daar het echter een sleper (*kabel*) van gemelde Korvet was, werd het geroep beantwoord met "gooi maar los!". Deze trek geschiedde enkel, om van de confusie gebruik te maken, en daardoor een eind tros te smokken, want *oorlammen zijn zij in hun hart.*

Met "oorlam" wordt hier niksmut / zuiplap bedoeld. Herkomst van dit woord:

De oorsprong van het woord ligt in het Maleis. Op Kaap de Goede Hoop was het sinds de VOC tijd gebruikelijk dat de kolonisten Indische bannelingen als bedienden hadden. Door hen werden de Hollanders die op thuisreis de Kaap aandeden "orang lama datang" genoemd. Vrij vertaald: "oudgediende". Het werd verkort tot orang lama en vervolgens verbasterd tot oorlam. De tijd die de thuisvaarders aan de Kaap doorbrachten werd oorlammentijd genoemd. De "oorlammen" stonden bekend om hun **drankzucht** en zo zou de naam bij de borrel terecht zijn gekomen. Mogelijk werd met oorlam niet alleen jenever bedoeld, maar ook rum (kelduivel) en brandewijn (brandemoris). Tot 1905 door de Nederlandsche Marine 's morgens en 's middags aan elke matroos uitgereikt, wanneer die ten minste twintig jaar oud was.



Model van een waterschip uit de 2^e helft 16^e eeuw; waarvan het wrak is opgegraven bij Biddinghuizen

in 1814 met de herstelling op nieuws benoemd de Heer Constructeur-General P. GLAVIMANS, de Heer Constructeur P. SCHUIJT Jr., de Heer W. Ris en de Heer DANIEL ARBMAN DANIELSZ. den 26sten Februarij, 1816, in plaats van den gewezen Constructeur-General P. GLAVIMANS, als President-Commissaris benoemd en aangesteld de Equipagiemeester A. ROEPEL, benevens tot mede-Commissaris benoemd de Onder-Equipagiemeester F. COURIER DIT DUBICART. Den 15den Maart, 1828, werden de leden der Commissie honorabel ontslagen. [Back]

(***) Den 8sten October, 1814, sleepten zij (*de Marker waterschippers*) ons met Z.M. Korvet de Eendragt, over Pampus; maar daar dit schip ligt dragtig lag (*niet diep stak*), en wij een gunstig getijwater (*stroom mee*) hadden, zoo sleepten wij al zeer spoedig hen zelven, zoo dat zij met groot misbaar schreeuwden: "kaep mijn kaebeltje!" kaep mijn kaebeltje!" Daar het echter een sleper (*kabel*) van gemelde Korvet was, werd het geroep beantwoord met "gooi maar los!". Deze trek geschiedde enkel, om van de confusie gebruik te maken, en daardoor een eind tros te smokken, want *oorlammen* zijn zij in hun hart.

Met "oorlam" wordt hier niksmut / zuiplap bedoeld. Herkomst van dit woord:

De oorsprong van het woord ligt in het Maleis. Op Kaap de Goede Hoop was het sinds de VOC tijd gebruikelijk dat de kolonisten Indische bannelingen als bedienden hadden. Door hen werden de Hollanders die op thuisreis de Kaap aandeden "orang lama datang" genoemd. Vrij vertaald: "oudgediende". Het werd verkort tot orang lama en vervolgens verbasterd tot oorlam. De tijd die de thuisvaarders aan de Kaap doorbrachten werd oorlammentijd genoemd. De "oorlammen" stonden bekend om hun **drankzucht** en zo zou de naam bij de borrel terecht zijn gekomen. Mogelijk werd met oorlam niet alleen jenever bedoeld, maar ook rum (kelduivel) en brandewijn (brandemoris). Tot 1905 door de Nederlandsche Marine 's morgens en 's middags aan elke matroos uitgereikt, wanneer die ten minste twintig jaar oud was.



Model van een waterschip uit de 2^e helft 16^e eeuw; waarvan het wrak is opgegraven bij Biddinghuizen

De Waterschepen van Marken

In 1831 heeft P. Le Comte een schitterende bundel pentekeningen van oudhollandse sloopstypes gepubliceerd, voorzien van commentaarteksten. De volledige titel van dit werkje luidt: "Vyftig afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen, in verschillende bewegingen". Heruitgaven van deze bundel worden antiquarisch nog regelmatig aangeboden.

Eén van de sloopstypes waar Le Comte uitgebreid aandacht aan besteedt, is het Waterschip van Marken. Dit zijn heel bijzondere schepen. Ze zijn uitgerust met natte ruimten. Aanvankelijk werden ze gebruikt voor de visvangst, maar ook als koopschip, voor het vervoer van levende vis. Later kwam de nadruk te liggen op het gebruik als sloopschip, om grote handelsschepen over de ondiepte Pampus te slepen. Wat al snel in het oog valt, is de treffende familie-overeenkomst die deze schepen vertonen met onze Volendammer kwakken. Het is aannemelijk, dat de kwak een doorontwikkeling is van het waterschip. Maar het lijkt er sterk op, dat ook de Friese palingaken uit ditzelfde oertype zijn voortgekomen. De oorspronkelijke tekst van Le Comte is in 19e eeuwse Nederlands. Ik heb dit omgezet naar hedendaagse taal. Hiermee is een levendige tekst ontstaan, die ik hieronder integraal heb weergegeven. De cursiveringen zijn mijn toevoegingen. Vergeet vooral niet de laatste voetnoot, die Le Comte als anekdote heeft toegevoegd (gearceerd). Henk de Boer, dec. 2005 Tekening van een waterschip, door Lecomte. De dek is overdekt met een merkwaardige bolvormige opbouw. Opvallend genoeg ontbreken zwaarden en berghouten, waarmee de romp het aanzien van een Staverse jol krijgt. De WATERSCHEPEN van Marken Vereerd met het verzoek, om deze vaartuigen, die voor de stad Amsterdam van zoveel nut geweest zijn, in dit boek voor de vergetelheid te bewaren, heb ik geen moeite gespaard om er een zo goed mogelijke beschrijving van te maken.

Deze schepen hadden meestal hun uitvalsbasis op het eiland Marken, om snel hulp te kunnen bieden aan grote schepen in de aanloop naar Amsterdam. Want op de ondiepte Pampus (of het Muiderzand) stond met gewoon peil slechts 10½ voet bij hoogwater en 9 voet bij laagwater, dus een verval van 1½ voet. Bij springvloed stond er 13 voet. Deze droogte belette dus de grote vaartuigen om voor Amsterdam te komen. Men zocht middelen om deze hindernis te overwinnen. De Amsterdamer MEEUWES MEINDERTSZOON BAKKER heeft toen in 1691 de Scheepskamelen uitgevonden. Model van een VOC-schip met langs zij twee scheepskamelen. Dit waren grote houten pontons, die BB en SB tegen het zeeschip werden aangesjord. Ze hadden een uitholling opzij, waar de romp van een zeeschip ruwweg in paste. Door de kamelen leeg te pompen, kon men schepen die 19 voet diep gingen lichten tot 11½ voet. Men kan er vanuit gaan, dat in die tijd ook waterschepen in gebruik zijn geraakt zijn, hoewel die niet meteen de doelmatigheid hadden, die ze later bezaten. In het begin was dit een geheel particuliere onderneming. Er hadden zich twee compagnieën of rederijen gevormd, de Grote en de Kleine Compagnie. Voor de grote voeren tot 15 waterschepen onder één kas, en voor de kleine slechts drie schuiten. De Grote Compagnie was door contracten met de Raden ter Admiraliteit (anno 1741, getekend door de heer J.C. HARTSINCK) en door een akkoord

met de VOC gebonden. Hun schepen hadden, ten teken, dat zij onder contract voeren, een blikken plaat, met het wapen der Admiraliteit, door de Equipagemeester aan hen uitgereikt, voorop de steven. Door dit merkteken waren de commanderende officieren van 's lands marineschepen verplicht om zich van deze gemerkte schuiten te bedienen. Deze contracten waren mede gesloten, om te allen tijde verzekerd te zijn van spoedige hulp, zodat willekeurige afperspraktijken op sleeplonen werden voorkomen. Tevens bereikte men ermee, dat 's lands marineschepen het eerst geholpen werden. De schepen van de Kleine Compagnie sleepten alles wat voorkwam, behalve marine- en VOC-schepen; daar hadden ze geen recht toe. In 1756 waren er maar dertien schepen op het eiland Marken, die jaarlijks f 3.50 aan plaatselijke belasting opbrachten. In 1783, bij aanpassing op het contract met de Admiraliteit, getekend door de heer WILLEM MAIJ, werd het wapen de Admiraliteit met zwarte verf in de zeilen geschilderd, om deze waterschepen nog zichtbaarder van die der Kleine Compagnie te onderscheiden, om elke vergissing te voorkomen. In het begin van de 19e eeuw waren de schuiten zodanig verarmd, dat de kas ontoereikend was voor onderhoud en vernieuwingen. Het land en de koophandel vonden het echter van groot belang om deze vaartuigen in stand te houden. Daarom kregen zij, in het belang van de Amsterdamse koophandel een som van 70 à f 75,000, om in het onderhoud te voorzien. Dat was echter niet voldoende om de vaartuigen weer in goede staat te krijgen. Zo raakten de Grote en de Kleine Compagnie in duigen, en het Gouvernement nam van dat ogenblik af (1802), het beheer der schuiten op zich. Er werden vijf Commissarissen benoemd, twee van Gouvernementswege, twee van de Compagnie, en een van de koophandel in het algemeen. Deze commissie aanvaardde hare werkzaamheden met het inspecteren der bestaande schuiten; sommige werden afgekeurd en andere ondergingen een grote reparatie. Men bouwde voor de afgekeurde schepen op de admiraliteitswerven in Amsterdam en Rotterdam nieuwe in de plaats, en bracht het getal weer op achttien vaartuigen. Het waren de Neptunus, de Mercur, (die de eerste waren, die in 1802 in Amsterdam werden nieuwgebouwd), de Marken, Amsterdam, IJ- stroom, Zephier, Europa, Zeepaard, Papenbraak, Boreas, Zeevaart, Dolfijn, Vigelantie, Aurora, Noordzee, de Sleper, de Bruinvisch en de Zeemeeuw. Deze namen waren met zwarte verf in de nok van de zeilen geschilderd. De Commissie benoemde een Agendaris op het eiland Marken, die de belangen over en weer moest behartigen, en tevens een voorman (euvierlieden door hen genaamd) voor elke zes schuiten, die weer verantwoording schuldig was aan de Agendaris voor die zes schuiten. Vanaf dat ogenblik hadden de waterscheepslieden enigszins het verlies van hun zelfstandigheid te

betreuren; maar aan de andere kant waren ze bijzonder blij dat ze gesteund werden door zo'n grote en goede rederij, waaraan ze slechts het 1/6 deel van hun sleeplonen afdroegen. Hiermee werd een reservefonds gevoed, waaruit om de 4 of 6 jaar belangrijke reparaties aan de schuiten bekostigd werden. Niettemin waren zij verplicht volgens het reglement om de schuiten zelf het jaarlijks onderhoud en de uitrusting te betalen. De schippers hebben in die tijd voor het recht om te varen van f 200 tot f 1900 betaald. In de jaren 1799, 1805, 1807, en 1809 zijn deze schepen bewapend geweest, met twee stukken van 30 of 24 pond vóórop en 2 van 8 pond achteruit. Ze hadden toen militairen aan boord en dienden ter verdediging van het IJ. Van 1811 tot 1813 waren de meeste van deze schepen opgelegd te Edam. Vier bleven in dienst van de Marine, voor de haven van Medemblik, om schepen te escorteren. De gezamenlijke schippers losten

elkaar af op de vier schuiten, en de sleepplonen werden onder elkaar gedeeld. Omdat er toen bijna geen werk was, leden deze mensen gebrek. Sommigen visten op ansjovis, en hadden daardoor een kleine aanvulling op hun inkomen. Dit was nog steeds zo, toen koning Willem I op de troon kwam. Het vond het van belang, om de koophandel van Amsterdam weer in staat te stellen om met volbeladen schepen Amsterdam te bereiken. Daarom werd bij resolutie No. 1 van 1 september 1814 de Commissie van Toezicht over de waterschepen van het eiland Marken in haar functie hersteld. Deze commissie stelde dadelijk weer alles in het werk om de oorspronkelijke organisatie te herstellen en te verbeteren, de schuiten na te zien, enzovoorts. In 1824 en 1825 werden 6 van de 18 schuiten gesloopt, vanwege hun slechte staat. De gezamenlijk bemanningen gingen op de 12 resterende schepen over. Zij voeren vanaf toen met drie man aan boord, wat daarvoor altijd met twee man was gebeurd. Door de aanleg van het Noord- Hollands kanaal, van groot belang voor de stad Amsterdam, werden deze schepen geheel overbodig, zodat de laatste in 1827 aan slopers zijn verkocht. Bij Koninklijk besluit is de verkoopopbrengst, de reservekas en bovendien een gratificatie aan de gezamenlijke bemanningen uitbetaald. Sommige ontvangen een pensioen. Thans (1831) vindt men op het eiland Marken een dertigtal botters, door rijkere bewoners aangeschaft. Ze vissen en slepen schepen, die het kanaal niet gebruiken, over Pampus. Ook zijn sommige van de waterscheepslieden in dienst van de heer KATER, als bemanning van de klepschuiten (dit zijn baggerbakken) . Beschrijving van het vaartuig Dan gaan we nu over naar het eigenlijke doel, de beschrijving van het vaartuig zelf. De bouwwijze mag vreemd worden genoemd, zoals uit de afbeelding blijkt. In de 18de eeuw waren er waterschepen in Hoorn, Zaandam, Marken en Uitdam. Ze werden meestal gebouwd in Hoorn, Muiden en Edam. Gewoonlijk was de lengte 60 à 70 voet (dit is 17 tot 19 meter), de breedte tussen 5m66 en 6m37, de holte op het boord 2m80. Het waren schepen met een bun. Het inwendige was als volgt verdeeld: vóórin het ruim een vooronder met een stelling erin, waarop, recht onder een plechtluik, de breefok met de banden naar boven gereed lag. Zo kon die blindelings en snel naar boven worden gehaald met een pikhaakje, als hij nodig was. Daarachter was een kabelstelling, waarop het touwwerk opgeborgen werd. Daarachter het mastpoor en de hoos, waar een pomp middenin geplaatst stond. Daarachter had men de voor- en achterbun, waartegen aan de zijanten nog kabelstellingen waren getimmerd. De twee bunnen waren doormiddel van een dwarsschot van elkaar gescheiden. Het dek over de bunnen noemde men het deken. De buntrog was van boven afgedicht met roosters die in sponningen lagen. Achter de bun was het achteronder. Dit was de berging voor hout, turf, touwwerk, enz. Tevens was er een achterpomp geplaatst. Op het bovendek had men, van voor naar achteren, eerst binnen tegen de voorsteven een braadspil om de ankers mee te lichten. Daarachter het vooronderluik, de mast, de voorpomp, een spil voor de spriet (het schip had een spriettuigage). Daarachter een dubbele roef. De toegang tot de vóórroef was met twee deuren, aan weerkanten een. Via die deuren kwam je aan weerskanten van de buntrog uit. In de achterroef, tegen het tussenschot met de voorroef, was de stookplaats, waarvan de schoorsteen boven de roef uitkwam. Verder was de achterroef ingetimmerd met twee vaste kooien, kastjes en verdere gemakken. Achter de roef had men het achteronderluik, de achterpomp, de overloop, en geheel achter bij de steven een rol of een braadspilletje, om daarmede

de kuul of het visnet in te winden (bij kwakkuilen heb je precies hetzelfde: de kwakkerol). Ook ter hoogte van de achterkant van de roef waren nog twee spilletjes (voor de gaffelgeerden? Of de fokkeschoot? Of de neerhouders van de kwakbomen?). De tuigage bestond uit een mast, die enigszins krom was en voorover stond. De top was voorzien van een langwerpige sieraad, waaraan in het midden een Hollands vlaggetje wapperde. Aan den boven- en onderkant was het bewerkt met met haantjes, hennetjes, lelies enz. Dit noemde men de palmpaas. Als de schepen bewapend waren, was de top voorzien van een trommelstok, waaraan de wimpel gehesen werd. Verders bestond de tuigage uit een spriet, net als bij een kaag (ander scheepstype), een breekokera, een breekokkeboom, die afhankelijk van de koers in , een inkeping werd gezet van een balk die dwars over het schip liep (de breekok werd dus op precies dezelfde wijze gevoerd als op kwakken!). De zeilen, die ze voerden, waren: het spriet- of grootzeil, een stagfok die op de voorsteven werd gevoerd en waarvan de schoot tot aan de roef kwam. Bij harde wind werd de fok ingetoomd door een inschering van touwwerk, de gordijn genaamd (!) naar het voorste hoofdwant. Gevelsteen van Kalkmarkt 13, Amsterdam, anno 1592. Het uitgebreide gordijn is zeer goed herkenbaar tussen mast en voorstag. Verder een breekok, bij het voordewind zeilen, zoals op de afbeelding wordt getoond met de in werking zijnde schepen. De Markers zijn als stoute zeelieden bekend; men vertelde mij op Marken onlangs zelfs, dat er onlangs één van de voormalige waterscheepslieden was overleden, die het tot in zijn laatste jaren nog gespeten had, dat hij nooit zo veel wind had meegemaakt, dat hij ervoor had moeten zeilstrijken met het waterschip (waar vind je zulke Markers nog...). Als ze zwaar moesten zeilen werd de schuit gewoonlijk geballast door het laten vollopen van de bun. Ze hadden twee ankers aan boord van 25 kg en twee ankertouwen van 7 duim (omtrekmaat, is ca. 5,7 cm dik!); verder 4 sleeptouwen van 5, 6, 7 en 8 duim dikte, en 30 vadem lengte. Door de reglementen waren ze verplicht om te allen tijde vier slepers benedenwinds gereed te hebben liggen, om op het eerste sein assistentie te kunnen verlenen. Dit sein was vanaf marineschepen gewoonlijk de rode vlag in de grote mast, en voor de handelsschepen de Hollandse vlag vanaf de gaffel. Als er een sleper op het sein afgekomen was, en men wilde er een tweede bij hebben, dan was de eerst verplicht een vlag van achterop te voeren, en zo vervolgens de tweede aan de derde, net zolang totdat men de benodigde schepen bij zich had. Het schip dat gesleept werd, gaf een kabeltouw aan de achterste sleper, dat het aan loef aan z'n mast bevestigde. De overige kabels gaven alle slepers aan elkaar. Indien het gesleepte schip niet sturen kon, dan stuurden de slepers doormiddel van een spring op het sleeptouw. Om een schip over het Pampus te brengen, moest men het gunstige ogenblik afwachten van wind en getij. Omdat de grote marineschepen gewoonlijk door de scheepskamelen tot op 3m22 diepgang gelicht werden, ging dat vrij goed. De kracht die de slepers konden uitoefenen als zij voorgespannen waren, was onbegrijpelijk. Ze waren in staat om schepen tot ruim een meter diep door de grond te slepen! Ik heb vijf waterschepen getekend, die zijn voorgespannen en een lineschip op kamelen over Pampus brengen, en één die juist haar anker gelicht heeft, in het zicht van de vuurtoren van het IJ. -----
----- (*) Deze kontrakten en bepalingen van sleeploonen, naar gelang van den diepgang der schepen, hier te beschrijven, zoude te omslagtig zijn, ik verwijs daaromtrent den lezer tot de reglementen op de waterscheepslieden. [Back] (***) Zijnde de Heeren P. GLAVIMANS, J. PIETERSE, A. BAART, W. RIS en J.P. ASMUS, welke gedurende het bestaan dezer vaartuigen successivelijk

vervangen zijn geworden door de volgende Heeren: als, in 1807, den 8sten Junij, de Heer J.P. ASMUS door den Heer P. SCHUIJT Jr.;

in 1814 met de herstelling op nieuws benoemd de Heer Constructeur-General P. GLAVIMANS, de Heer Constructeur P. SCHUIJT Jr., de Heer W. Ris en de Heer DANIEL ARBMAN DANIELSZ. den 26sten Februarij, 1816, in plaats van den gewezen Constructeur-General P. GLAVIMANS, als President-Commissaris benoemd en aangesteld de Equipagiemeester A. ROEPEL, benevens tot mede- Commissaris benoemd de Onder- Equipagiemeester F. COURIER DIT DUBICART. Den 15den Maart, 1828, werden de leden der Commissie honorabel ontslagen. [Back] (***) Den 8sten October, 1814, sleepten zij (de Marker waterschippers) ons met Z.M. Korvet de Eendragt, over Pampus; maar daar dit schip ligt dragtig lag (niet diep stak), en wij een gunstig getijwater (stroom mee) hadden, zoo sleepten wij al zeer spoedig hen zelven, zoo dat zij met groot misbaar schreeuwden: "kaep mijn kaebeltje!" kaep mijn kaebeltje!" Daar het echter een sleper (kabel) van gemelde Korvet was, werd het groep beantwoord met "gooi maar los!". Deze trek geschiedde enkel, om van de confusie gebruik te maken, en daardoor een eind tros te smokken, want oorlammen zijn zij in hun hart. Met "oorlam" wordt hier niksnut / zuiplap bedoeld. Herkomst van dit woord: De oorsprong van het woord ligt in het Maleis. Op Kaap de Goede Hoop was het sinds de VOC tijd gebruikelijk dat de kolonisten Indische bannelingen als bedienden hadden. Door hen werden de Hollanders die op thuisreis de Kaap aandeden "orang lama datang" genoemd. Vrij vertaald: "oudgediende". Het werd verkort tot orang lama en vervolgens verbasterd tot oorlam. De tijd die de thuisvaarders aan de Kaap doorbrachten werd oorlammentijd genoemd. De "oorlammen" stonden bekend om hun drankzucht en zo zou de naam bij de borrel terecht zijn gekomen. Mogelijk werd met oorlam niet alleen jenever bedoeld, maar ook rum (kelduivel) en brandewijn (brandemoris). Tot 1905 door de Nederlandsche Marine 's morgens en 's middags aan elke matroos uitgereikt, wanneer die ten minste twintig jaar oud was. Model van een waterschip uit de 2e helft 16e eeuw, waarvan het wrak is opgegraven bij Biddinghuizen

in 1814 met de herstelling op nieuws benoemd de Heer Constructeur-General P. GLAVIMANS, de Heer Constructeur P. SCHUIJT Jr., de Heer W. Ris en de Heer DANIEL ARBMAN DANIELSZ. den 26sten Februarij, 1816, in plaats van den gewezen Constructeur-General P. GLAVIMANS, als President-Commissaris benoemd en aangesteld de Equipagiemeester A. ROEPEL, benevens tot mede- Commissaris benoemd de Onder- Equipagiemeester F. COURIER DIT DUBICART. Den 15den Maart, 1828, werden de leden der Commissie honorabel ontslagen. [Back] (***) Den 8sten October, 1814, sleepten zij (de Marker waterschippers) ons met Z.M. Korvet de Eendragt, over Pampus; maar daar dit schip ligt dragtig lag (niet diep stak), en wij een gunstig getijwater (stroom mee) hadden, zoo sleepten wij al zeer spoedig hen zelven, zoo dat zij met groot misbaar schreeuwden: "kaep mijn kaebeltje!" kaep mijn kaebeltje!" Daar het echter een sleper (kabel) van gemelde Korvet was, werd het groep beantwoord met "gooi maar los!". Deze trek geschiedde enkel, om van de confusie gebruik te maken, en daardoor een eind tros te smokken, want oorlammen zijn zij in hun hart. Met "oorlam" wordt hier niksnut / zuiplap bedoeld. Herkomst van dit woord: De oorsprong van het woord ligt in het Maleis. Op Kaap de Goede Hoop was het sinds de VOC tijd gebruikelijk dat de kolonisten Indische bannelingen als bedienden hadden. Door hen werden de Hollanders die op thuisreis de

Kaap aandeden "orang lama datang" genoemd. Vrij vertaald: "oudgediende". Het werd verkort tot orang lama en vervolgens verbasterd tot oorlam. De tijd die de thuisvaarders aan de Kaap doorbrachten werd oorlammentijd genoemd. De "oorlammen" stonden bekend om hun drankzucht en zo zou de naam bij de borrel terecht zijn gekomen. Mogelijk werd met oorlam niet alleen jenever bedoeld, maar ook rum (kelduivel) en brandewijn (brandemoris). Tot 1905 door de Nederlandsche Marine 's morgens en 's middags aan elke matroos uitgereikt, wanneer die ten minste twintig jaar oud was. Model van een waterschip uit de 2e helft 16e eeuw, waarvan het wrak is opgegraven bij Biddinghuizen