

# Van de redactie

De liefde voor zee en schepen heeft zonder enige twijfel onuitwisbaar vat op mij gekregen door het lezen van de romans van de in Rusland geboren Pools-Engelse romanschrijver Joseph Conrad (1857-1924). Zijn romans spelen zich veelal af op zee of in exotische overzeese gebieden. De boeken van Conrad doen mij tijdens het lezen wegdromen. Alleen hij kan zo over schepen schrijven en dichterbij komen dan dat is een onmogelijke opgave. Conrad was een kunstenaar met woorden, hanteerde een zinsopbouw van ongekende schoonheid en is wat dat betreft een buitenbeentje in de Engelse literatuur. *Ja, een schip wil dat er iemand met kennis van zaken naar haar luistert. Je dient de raadsele van haar vrouwelijke natuur met begripvolle toegeeflijkheid tegemoet te treden, en dan zal ze je trouw terzijde staan in het eeuwige gevecht met de elementen, waarin het geen schande is het onderspit te delven. De verstandhouding tussen een man en zijn schip is een serieuze zaak. Zij heeft rechten alsof zij een levend, sprekend wezen is, en er zijn inderdaad schepen die, met de juiste man aan het roer, haast tot hem spreken, zoals een zeeman wel eens zegt. Een schip is geen slaaf. Je moet haar op haar gemak stellen bij een ruwe zee, je moet nooit vergeten dat je aan haar het leeuwendeel van je aandacht, je vaardigheid en je zelfzucht bent verschuldigd. Als je die plicht vervult, op een vanzelfsprekende, moeiteloze wijze, alsof je de stem van je intuïtie volgt, zal ze zolang ze daartoe in staat is voor je varen, wenden en zeilen, of, zoals een zeevogel die op de woeste baren neerstrijkt, zelfs de hevigste storm doorstaan die je ooit deed vrezen de zon nooit meer te zien opkomen, aldus de meesterlijke Conrad.*

De liefde voor de zee en het schip klinkt overduidelijk door in de *Scheepshistorie* die thans voor u ligt. Wederom een gevarieerd aanbod van maritieme bijdragen door kundige auteurs. In dit nummer neemt de redactie afscheid van Ab Hoving. Henk van der Biezen, redactielid van het eerste uur, onderstreept in zijn bijdrage het goede redactiewerk dat Ab door de jaren heen heeft gedaan. Dankzij zijn inbreng is *Scheepshistorie* uitgegroeid tot wat het nu is. Een volwassen magazine vol met maritieme bijdragen uit de Nederlandse geschiedenis in de breedste zin van het woord. Niet voor niets heeft Henk het afscheid van Ab als redactielid de titel *Bedankt Ab!* meegegeven.

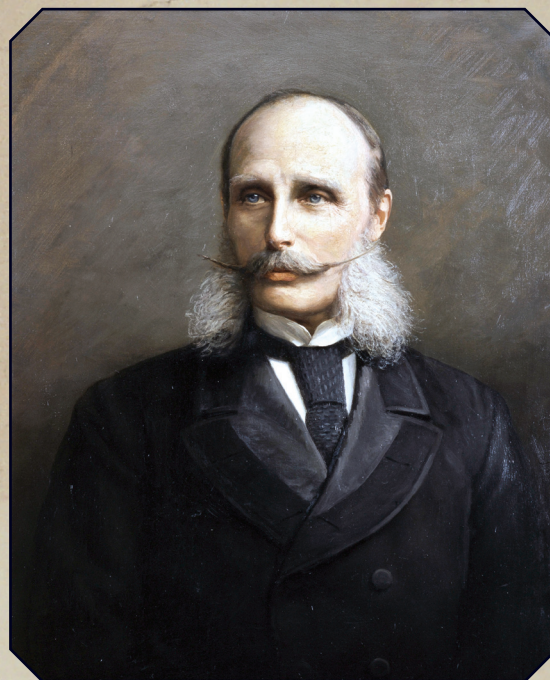
*Scheepshistorie* leeft als nooit tevoren. De redactie is weer op sterkte dankzij de komst van Irene Jacobs, Dirk J. Tang en Dick Vries. Van harte welkom Irene, Dirk en Dick! In deze uitgave vindt u bijdragen over het Hollandse jacht *Duijken*, een strandroof, logementsschepen, de kaping van het pinkschip *Johan*, de keuze voor het 'verkeerde' kanaal, het interieur van de *Nieuw-Amsterdam*, de opkomst en ondergang van de Friese vrachtafvaart, 3D modelleren in de Nederlandse maritieme archeologie, laadpoorten in houten schepen, de betekenis van maansafstanden, een kaag en een wijschip in een koele bries op zee, een digitale pinas, maritieme kunst en drie nieuwe scheepsmodel-

len uit de collectie van de Prins Hendrik Stichting in Egmond aan Zee.

Het prikkelende artikel *Schip gestrand, dorp ontdekt* betreft een tragisch godsgeschenk voor West-Vlieland. In december 1703 strandt een schip op de westkust van Vlieland. De dorpelingen juttten de lading en vinden goud, zilver en diamanten. Een onderzoekscommissie zoekt nadien uit wie allemaal bij de strandroof betrokken zijn geweest. Een opmerkelijk stukje maritieme geschiedenis! Bijzonder is de tentoonstelling *Maritieme meesterwerken* in het Maritiem Museum in Rotterdam die in samenwerking met het Museum Boijmans van Beuningen tot stand is gekomen. Via zes eeuwen schilderkunst van onder andere Jeroen Bosch, Willem van de Velde de Oude en Guido van der Werve worden verhalen verteld over scheepvaart, havens en zeelieden. Een intrigerende expositie die een bezoek meer dan waard is.

Namens de redactie wens ik u veel genoegen met het tot u nemen van de inhoud van deze met plezier en inzet samengestelde editie van *Scheepshistorie*.

Graddy Boven



Prins Hendrik de Zeevaarder, prins der Nederlanden (1820-1879). Olieverf op doek door Jacob Taanman (1836-1923), 1880. Prins Hendrik legde in 1874 de eerste steen voor het tehuis in Egmond aan Zee met het doel daar zorg te geven aan oude en behoeftige zeelieden. Collectie Geschiedkundige Vereniging Oranje-Nassau.

*Wouter B. Waldus en Jeroen Louwe Kooijmans*

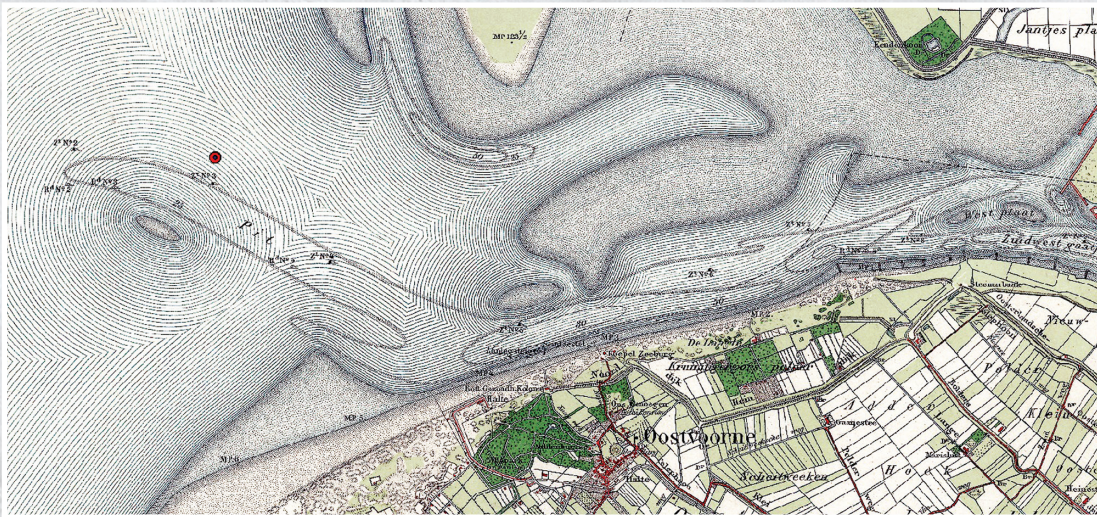
# Laadpoorten in houten schepen



In 2018 is het Havenbedrijf Rotterdam begonnen met het aanleggen van een nieuwe haventerminal aan de Mississippihaven in de Eerste Maasvlakte. Hiervoor is een enorme droge bouwput van ruim een kilometer aangelegd waarin de kades van de nieuwe haven worden gerealiseerd. Tijdens dit project zijn in totaal vijf scheepswrakken gevonden. Naar aanleiding van deze vondsten zijn het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) en ADC Maritiem ingeschakeld om nader onderzoek te verrichten. Onder nagenoeg droge omstandigheden in een enorme bouwput konden de archeologen de op 4 meter beneden NAP gelegen scheepsresten op hun oorspronkelijke locatie documenteren.

Een van de vondsten betreft de boeg van een oorspronkelijk circa 30 meter lang Nederlands schip, dat gebouwd moet zijn in het tweede kwart van de achttiende eeuw. Van de vele interessante scheepsbouw-kundige aspecten van dit wrak was er één die het meest opviel: de aanwezigheid van een laadpoort onder het berghout. Dit is een nadere studie waard, het onderwerp van deze bijdrage.

**Fig. 1 (linkerpagina):** Het scheepsdeel op de bodem van de bouwput voor de zeevaartkade van de Mississippihaven in de Eerste Maasvlakte, dat de aanleiding vormde voor dit artikel.



**Fig. 2:** Vindlocatie van het scheepsdeel op de Bonnekaart 1805. Deze is samen met vier andere wrakken aangetroffen nabij een vroegere zandbank in de Maas-Rijnmond met de naam 'De Pit'.

In het artikel wordt de constructie van de laadpoort beschreven en wordt ingegaan op de functie ervan. Eerst wordt een archeologische en historische inventarisatie gemaakt van laadpoorten in houten schepen. Deze zoektocht voert de lezer langs de Nederlandse rivieren, door museumdepots, langs schilderijen en een tocht over de Baltische zee.

### Vondst in de bouwput

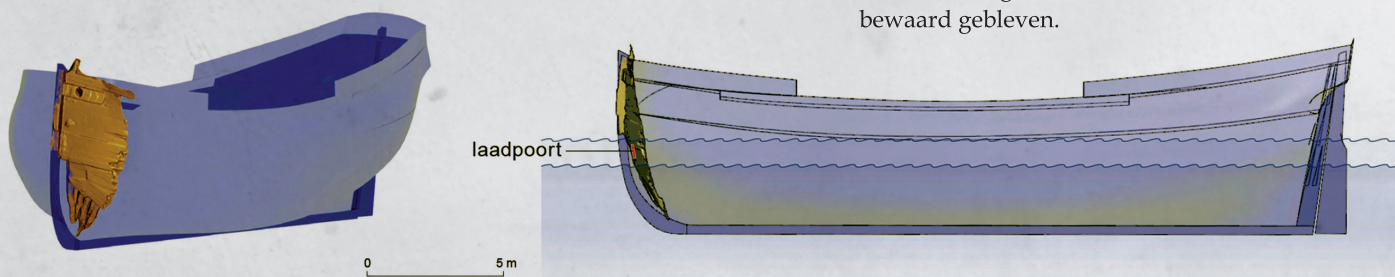
De drukste vaargebieden van Nederland in het verleden bevinden zich bij de mondingen van de grote rivieren. De estuaria van de Schelde, de Maas/Rijn, de voormalige Zuiderzee en de Dollard waren maritieme knooppunten waar ook veelvuldig schepen zijn vergaan. Onder gunstige omstandigheden blijven deze bewaard in de zeebodem. In het kader van waterbouwkundige

werken in de moderne tijd komen aldus scheepsresten aan het licht. Hoewel de gedeeltelijk ingepolderde Zuiderzee met circa 500 meldingen van scheepswrakken de kroon spant als grootste scheepswrakkenkerkhof ter wereld, is de Maas/Rijnmond (Fig.2) op een andere manier een belangrijk gebied. Daar waar de wrakken in de Flevopolders vooral een diachroon beeld van de binnenvaart vanaf de tweede helft van de dertiende eeuw tot en met de eerste helft van de twintigste eeuw opleveren, zijn in de voormalige geulen van de Maas/Rijndelta vooral grotere zeegeande schepen vanaf de zeventiende eeuw gevonden. Het uitbaggeren van het Oostvoorne meer en de aanleg van de Eerste en Tweede Maasvlakte leidden tot de ontdekking van verschillende interessante scheepsarcheologische vindplaatsen.



**Fig. 3:** Detailfoto van de laadpoort naast de voorsteven. Aan de bovenzijde bevinden zich de berghouten, waar een klein rechthoekig balkje heeft gezeten. Hier werd vermoedelijk de luikconstructie geopend.

Het was dan ook geen verrassing dat bij het aanleggen van de nieuwe haven scheepsresten opdoken. Het in Fig. 1 afgebeelde scheepsdeel meet 3 bij 4 meter en is met de voorsteven naar boven aangetroffen. Dit duidt er vermoedelijk op dat het schip ooit is gekapseisd en in stukken gebroken. De rest van het schip is overigens niet gevonden. De scheepsconstructie vertoont kenmerken die typisch zijn voor de Nederlandse scheepsbouwtraditie. Met name de onregelmatige constellatie van de spanten duidt erop dat dit schip ooit van een helling in Nederland is gerold. Verder is het ontwerp typerend voor de grote Nederlandse kustvaarders uit de achttiende eeuw: een volle romp, de breed uitgevoerde aaneengesloten berghouten en de licht gebogen voorsteven.



**Fig. 4:** De positie van het luik in relatie tot de gereconstrueerde diepgang. Hiervoor is gebruik gemaakt van de diepgangmerken op de voorsteven en een model van het schelpmodel, gebaseerd op het door Van Zwijndrecht in 1757 getekende 'Pink Schip'. Met dank aan Ab Hoving en René Hendrickx.

De versiering van de kluisboorden (waar de ankerlijn doorheen liep) en de verschansing met eenvoudig houtsnijwerk, zijn terug te vinden in afbeeldingen en bouwtekeningen van vrachtschepen uit deze periode. De laadpoort bevindt zich aan bakboord naast de voorsteven, direct onder

het berghout (Fig. 3). Het gaat om een luik in de scheepsromp met een grootte van 60 bij 50 cm. Het is in afgesloten toestand aangetroffen, twee lagen planken zorgden voor de afdichting van dit gat.

Het buitenste niveau is samengesteld uit twee planken, de bovenste is 20 en de onderste 30 cm breed. Beide zijn 7 cm dik. Ze zijn ingelaten in een sponning die aan de rechterzijde bestaat uit recht uitgezaagde huidgangen en een daaronder gelegen spant. Aan de onderzijde ontbreekt een dergelijke ondersteuning. Aan de linkerzijde bestaat de sponning uit de rand van het eerste spant vanaf de voorsteven gezien.

Aan de bovenzijde staat de plank tegen de onderste berghoutgang aan en rust op de recht afgezaagde, iets uitstekende onderkanten van drie spanten. In het onderste berghout bevindt zich in het midden boven de laadpoort een uitneembaar plankje met een lengte van 29 cm, een dikte van 10 cm en 4,5 cm breed. Aan de bovenzijde zitten twee naar onderen toe taps toelopende gaten. Dit plankje ligt zonder enige vorm van verbinding op de spanten. Het tweede niveau van de laadpoort bestaat uit een plank die aan de bovenzijde 52 cm en aan de onderzijde 47 cm breed is. De ruimte die aan de rechterkant resteert is opgevuld door een tweede plank van 8 bij 13 cm, die met gesmede spijkers op het onderliggende spant is bevestigd. De dikte van deze planken bedraagt 3 cm. De verbinding tussen de twee niveaus is niet bewaard gebleven.

Vast staat dat er een vorm van bevestiging moet zijn geweest. De aanwijzingen hiervoor betreffen twee door middel van een ijzeren buisje omgeven gaten die door beide niveaus planken heen lopen. Aan de buitenzijde is dit buisje verbreed tot een platte ring met een doorsnede van 4 cm. De voorlopige interpretatie van deze sporen is dat ze duiden op een verbinding van vergankelijk materiaal, zoals touw. Het is denkbaar dat er een constructie heeft gezeten waarbij de twee niveaus planken door middel van een touw aan de binnenzijde zijn vastgesjord.

Scheepsbouwkundig gezien lijkt een dergelijke constructie volkomen onlogisch. Zeker gezien het ontbreken van vaste afsluitmiddelen lijkt een laadpoort in het voorschip de romp erg kwetsbaar te maken. De vondst van dit wrak is dan ook een scheepsbouwkundig raadsel, dat vele vragen oproept. Waar diende een dergelijke laadpoort voor en hoe werkte het in de praktijk? Was het een algemeen voorkomend verschijnsel? Waren er beperkingen aan de mogelijkheden voor het laden via de luiken in het ruim, zodat dergelijke constructies noodzakelijk waren? Een inventarisatie van diverse bronnen geeft hier mogelijk meer duidelijkheid over.

### Archeologische bronnen

Binnen de Nederlandse grenzen zijn twee voorbeelden bekend van scheepswrakken met vergelijkbare laadpoorten. In het Oostvoornse meer liggen twee delen van een boord van een groot houten zeeschip uit het laatste kwart van de zeventiende eeuw, met een oorspronkelijke lengte van circa 40 meter. Het wrak is aangemerkt als OVM 12 (Fig. 5) of het touwwrak en is tot boven het tweede en mogelijk tot boven het derde dek bewaard gebleven. De romp, die uit meerdere lagen bestaat, de versterkingen van het scheepsboord en het dek, suggereren dat het schip ooit zwaarbewapend was met kanonnen. Gezien de bouw van het schip en de herkomst van het hout (Ardennen en Nedersaksen) wordt ervan uitgegaan dat het schip in de Republiek is gebouwd. In het boord is vlak onder het eerste dek een vermoedelijke laadpoort aanwezig (zie Fig. 5). Een recenter en beter vergelijkbaar voorbeeld betreft het laadluik in het achterschip van de hektjalk *De Jonge Jacob*, die in 1858 is vergaan in de monding

van de Dordtsche Kil en waarvan het achterschip in 2006 is opgegraven, gelicht en onderzocht. Dit luik bevindt zich in het onderwaterschip aan bakboord naast de achtersteven. Het luik meet 91 bij 70 cm en bestaat uit twee helften, waarvan de bovenste helft met twee scharnieren aan de romp vast zit en het onderste deel bestaat uit een losse plank (Fig. 6). Ook dit luik is niet de oorzaak van het vergaan van het binnenschip, aangezien het in gesloten toestand is aangetroffen. Uit het scheepsarcheologisch onderzoek van dit wrak, dat tentoongesteld staat in het Binnenvaartmuseum in Dordrecht, is duidelijk geworden dat het luik toegang gaf tot de leefruimte in het achteronder. De toegang tot het luik was netjes afgewerkt naast een sierkast, waarin het servies van de schippersfamilie stond

Verder zijn uit Scandinavië en de Baltische zee verschillende vondsten bekend van wrakken met vergelijkbare luiken. Het betreft het '*Lion Wreck*', het '*Ghost Ship*', het '*Jutholmen Wreck*', *De Vrouw Maria* (Baltische zee), het *Uggerbyskipet* (Denemarken), de *Barcode 02* (Noorwegen) en het *Älvsnabben wrak* (Zweden). De eerste drie zijn geïnterpreteerd als fluitschepen. Het Jutholmen scheepswrak had echter geen tussendeck en lijkt daarmee eerder een katschip.



**Fig. 5:** Laadpoort van het touwwrak (OVM12) uit het Oostvoornse Meer (foto RCE). De afmetingen bedragen 40 bij 34 cm.



**Fig. 6 (links):** Laadpoort van de 19e eeuwse hektjalk *De Jonge Jacob*.