

HOUTEN SCHEEPSBOUW

het scheepvaart national maritime museum

Uitgever

Walburg Pers, Zutphen
Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Redactie

Geke Burger
Hendrik Lettany
Charlotte Jarvis

Ontwerp omslag en binnenwerk

Bart van den Tooren

© 2024 De auteurs, Uitgeversmaatschappij
Walburg Pers en Het Scheepvaartmuseum

www.walburgpers.nl
www.hetscheepvaartmuseum.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 9789464564334
E-ISBN 9789464564341
NUR 680/694

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

Afbeelding omslag

Anoniem naar Abraham Storck, *Het 's Lands Zeemagazijn en omgeving te Amsterdam, gezien vanaf de Buitenkant*, circa 1720.

Het Scheepvaartmuseum, A.3135(01)

Afbeeldingen voorwerk

Pagina 3: Johan Conrad Greive, *Scheepswerf 'Het Witte Kruis' te Amsterdam*, 1860.

Het Scheepvaartmuseum, S.0663(36)

Pagina 4: Joseph Mulder, *'s Lands Zeemagazijn met de timmerwerf*, circa 1700.

Het Scheepvaartmuseum, A.0149(0555)

Pagina 5: Willem van de Velde (II), *Ontwerp voor een jact*, circa 1675. Het Scheepvaartmuseum, A.3593(02)



Christiansburg, Hall.

Wm. H. Miller
1840

S' LANTS ZEE-MAGAZYN EN SCHEEPS TIMMER-WERF.



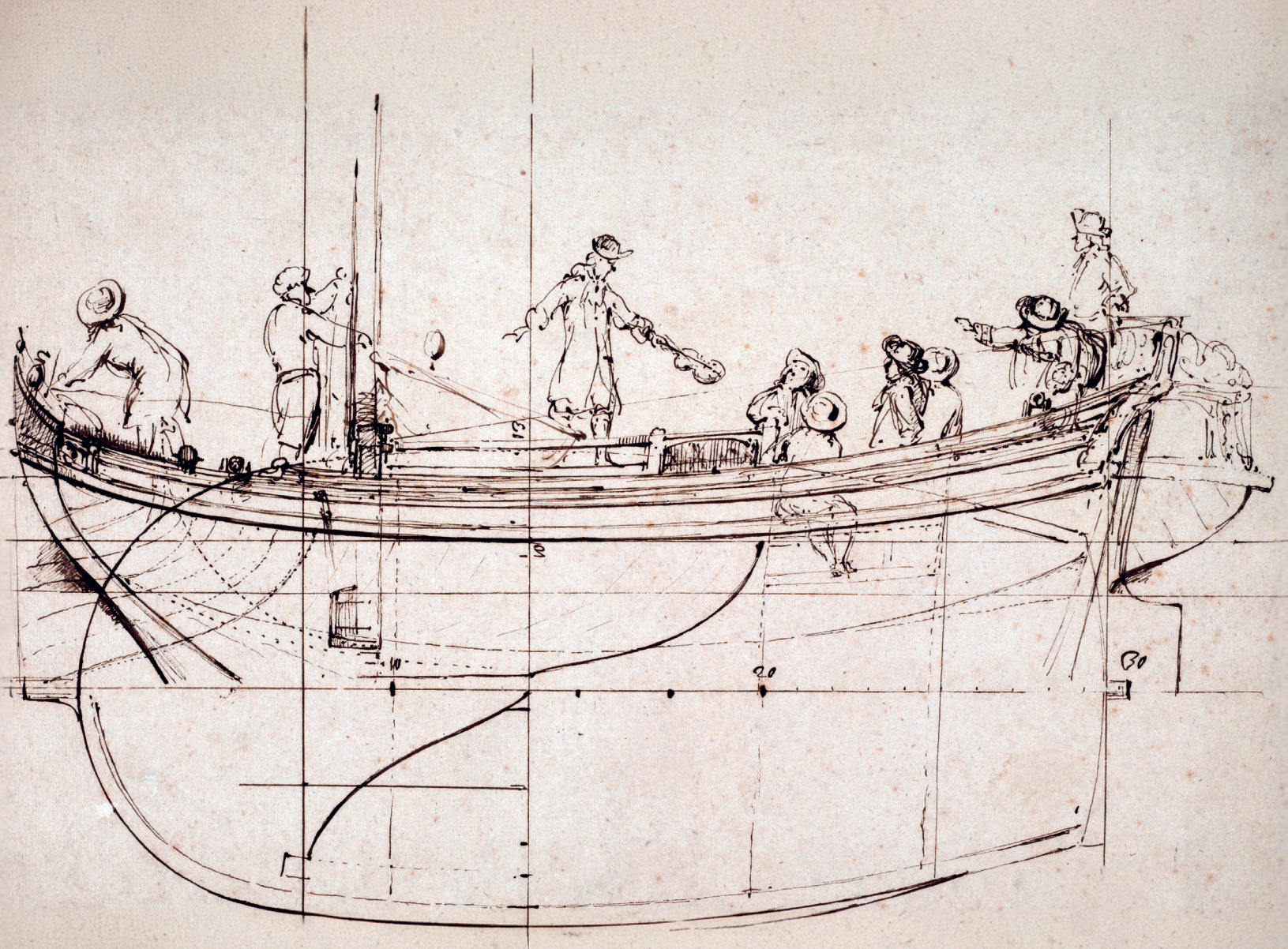
het scheepvaart
national maritime
museum

HOUTEN SCHEEPSBOUW

IN DE NEDERLANDEN VAN DE LATE MIDDELEEUWEN TOT NU



GEKE BURGER
HENDRIK LETTANY
CHARLOTTE JARVIS



Inhoud

- 7 **Voorwoord**
Michiel van Groesen &
Jeroen van der Vliet
- 10 **Ter inleiding**
Geke Burger, Hendrik Lettany &
Charlotte Jarvis
- 16 **Niet te missen. Cultureel erfgoed
onder water als cruciale bron
om ons scheepsbouwverleden te
onderzoeken en te leren kennen**
Martijn Manders
- 26 **Van eik tot Van Eyck. Aspecten
van scheepsbouw
in laatmiddeleeuws Vlaanderen**
Jeroen Vermeersch
- 34 **Scheepsbouw in de zestiende
eeuw. Ontwikkelingen aan
de hand van archeologische
vondsten**
Alice Overmeer
- 50 **Het wrak van een laatzestiende-
eeuws turfschip in zuidelijk
Flevoland opnieuw onderzocht**
Wouter Waldus
- 62 **Een timmermanskist op de
zeebodem. De laatzestiende-
eeuwse scheepstimmerman en
Scheurrak SO1**
Geke Burger
- 78 **Een nieuwe maat. Het verlengen
van schepen in de vroegmoderne
Nederlanden**
Hendrik Lettany
- 90 **Nederlandse scheepsbouw in de
zeventiende eeuw door de ogen
van buitenlandse ooggetuigen**
Charlotte Jarvis
- 104 **Zwervende werven. De stedelijke
context van de Amsterdamse
particuliere scheepswerven
van de middeleeuwen tot en met
de negentiende eeuw**
Jeroen ter Brugge
- 118 **Scheepsbouw in hout in de
negentiende eeuw in
Alblasserdam en de problemen
die optraden met de schepen**
Bram Belder
- 128 **Een lawine van replica's**
Tim Streefkerk
- 144 **De praktijk van de beroemde
Hollandse scheepsbouwmethode**
Gerald de Weerdt
- 156 **Werken onder water**
Alice Neet & Erik Wijshake
- 168 Noten
- 177 Woordenlijst
- 179 English Summaries
- 183 Bronnen en literatuur
- 189 Over de auteurs



Voorwoord

**Michiel van Groesen
& Jeroen van der Vliet**

J. van der Heide, *Een door brand
geblakerde Oostindiëvaarder aanbouw
voor de VOC-werf te Amsterdam, circa
1690-1735*. Het Scheepvaartmuseum,
A.0149(0675)

Voor u ligt het boek *Houten scheepsbouw in de Nederlanden van de late middeleeuwen tot nu*. Het is het resultaat van een langdurige en intensieve samenwerking tussen museum en universiteit, en tussen historici en archeologen. Dat klinkt betrekkelijk eenvoudig, maar onderzoek voorbij de grenzen van de instituties en de disciplines is niet altijd zo vanzelfsprekend als het lijkt. Het vereist wederzijds begrip voor elkaars overwegingen en voor elkaars aanpak, en als dat lukt, is de meerwaarde ervan groot. Een beter beeld van het verleden kan alleen worden geconstrueerd en uitgedragen als we ons niet langer laten beperken door traditionele grenzen. Dit boek brengt daarom in twaalf bijdragen tal van verschillende wetenschappelijke perspectieven bijeen.

Hoe anders – en verfrissend – die gezamenlijke blik ook mag zijn, het onderwerp van studie is nog altijd zeer herkenbaar. De bouw van en de vaart met houten schepen is immers stevig verankerd in de Nederlandse geschiedenis, psyche, taal en cultuur. Als instrumenten van handel, visserij en oorlogsvoering op zee staan houten schepen symbool voor een zeevarend bestaan dat eeuwenlang bepalend is geweest voor de economische en politieke ontwikkeling van de Lage Landen. Door de historisch grote rol die houten schepen daarin hebben vervuld, zijn zij ook onderdeel geworden van het actuele maatschappelijke debat. Een vaartuig dat in het verleden voor de één rijkdom en invloed heeft opgeleverd, heeft voor de ander vooral onvrijheid en onderdrukking gebracht. Daardoor roept het aanzien van houten schepen niet alleen een romantisch beeld op, maar steeds vaker ook vragen over verantwoordelijkheid en verantwoording.

Ook deze aspecten van de Nederlandse maritieme cultuur komen in dit boek aan de orde, maar de nadruk ligt op de scheepsbouw – de ambachtelijke maakindustrie par excellence van de Lage Landen die in de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd

J. F. Schomper, *De Rijkswerf te Amsterdam*,
1810. Het Scheepvaartmuseum, A.5465

werk verschafte aan talloze houtzaggers, sloopstimmerlieden, ankersmeden, zeilmakers, schiemanen en allerhande toeleveranciers, en die tot ver in de negentiende eeuw een belangrijke pijler onder de nationale economie vormde. Ook nu, in de eenentwintigste eeuw, worden er nog houten schepen gebouwd volgens methoden die een scheepsbouwer in de zeventiende eeuw prima zou herkennen. Deze bouw is tegenwoordig vooral gericht op de pleziervaart, maar wordt soms gedreven door een wetenschappelijke nieuwsgierigheid naar hoe met relatief eenvoudige middelen zo'n complex object kon worden gemaakt. Om die reden is de hedendaagse constructie van replica's evenzeer onderdeel van dit boek geworden.

De hoofdstukken nemen u mee langs alle aspecten van de houten scheepsbouw, min of meer georganiseerd in een chronologische volgorde. De auteurs voorzien hun bevindingen telkens van historische context en behandelen op een toegankelijke manier de complexe elementen in het technische proces. Verscheidene hoofdstukken vergelijken de Nederlandse scheepsbouwtraditie met de maritieme industrie in de omliggende landen. Vooraanstaande tijdgenoten realiseerden zich ook al dat houten scheepsbouw een succesvol exportproduct was. De latere Amsterdamse burgemeester Nicolaas Witsen schreef in 1671 een van de eerste boeken over de Nederlandse scheepsbouw dat al snel na verschijning uitgroeide tot een standaardwerk – en dat is het voor onderzoekers ook altijd gebleven. Voor tsaar Peter de Grote van Rusland, met wie Witsen per brief uitvoerig correspondeerde, was de nieuwsgierigheid naar de Nederlandse scheepsbouwtraditie rond 1700 uiteindelijk zo groot dat het aanleiding was om persoonlijk af te reizen naar de Zaanstreek, in de hoop daar proefondervindelijk de scheepsbouw onder de knie te krijgen.

In de voetsporen van Witsen hebben nu drie redacteuren samengewerkt om dit boek tot stand te brengen. Twee van hen, Geke Burger en Hendrik Lettany, zijn aan de Universiteit Leiden werkzaam als promovendi in een interdisciplinair onderzoeksproject naar het scheepswrak Scheurrak SO1. De ontdekking van dit bijzondere wrak, nu zo'n veertig jaar geleden, leidde destijds tot de professionalisering en waardering van de onderwaterarcheologie in Nederland. Op initiatief van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) zijn historici en archeologen sinds 2019 eendrachtig bezig om, voor het eerst, het complete verhaal van deze late zestiende-eeuwse graanvaarder die zonk in de Waddenzee te reconstrueren. De derde redacteur, Charlotte Jarvis, is sinds 2022 als onderzoeker verbonden aan Het Scheepvaartmuseum. Eerst als prof. J.C.M. Warnsinckfellow en momenteel als Meyjes onderzoeker – een functie die door het museum is ingesteld voor de wetenschappelijke studie naar de geschiedenis van de Nederlandse houten scheepsbouw.

Lezers kunnen op hun beurt met dit boek in de hand in de voetsporen van Peter de Grote treden. Ze hoeven zich daarvoor niet te vestigen in een arbeidershuisje aan de Zaan, zoals de tsaar naar verluidt deed in een poging om niet te worden herkend. Vanuit hun leunstoel kunnen zij zich op de hoogte stellen van de meest recente wetenschappelijke antwoorden op vragen over dit belangrijke aspect van de maritieme geschiedenis want zonder scheepsbouw geen scheepvaart.



Ter inleiding

Geke Burger
Hendrik Lettany
Charlotte Jarvis

In oktober 2023 presenteerde een samenwerking van verschillende Nederlandse ministeries de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Onder de titel *No guts, no Hollands glorie* moet dit plan ervoor zorgen dat de Nederlandse scheepsbouwsector weer zal herleven. Voor de komende twee jaar wordt er maar liefst zestig miljoen euro geïnvesteerd in vernieuwende scheepsbouwactiviteiten.¹ Het plan ademt het idee dat oude tijden weer moeten terugkeren, tijden waarin Nederland volop eigen schepen maakte. Over die vervlogen tijden gaat het boek dat voor u ligt, meer specifiek over de houten scheepsbouw in de Nederlanden van de middeleeuwen tot de negentiende eeuw. Het beoogt geen uitputtend historisch overzicht te geven, maar betreft eerder een veelzijdige verzameling losse bijdragen. Houten scheepsbouw is de gemeenschappelijke factor, maar verder variëren de artikelen sterk in onderzoeksperiode, regio en insteek. Archeologisch en historisch onderzoek komen aan bod, maar ook verhalen over houten scheepsbouw uit de praktijk. Er is voor een chronologische rangschikking gekozen, hoewel alle bijdragen ook afzonderlijk kunnen worden gelezen.

Het boek opent met een bijdrage van Martijn Manders over het belang van scheepswrakken als bron van kennis voor de Nederlandse scheepsbouw. Gezien er lange tijd zonder technische tekeningen en voorschriften werd gebouwd, moeten we belangrijke kennis over constructie en bouwtechnieken halen uit wat we op de zeebodem vinden.

De vroegste overblijfselen van houten schepen en scheepsbouwactiviteiten die in dit boek behandeld worden, dateren uit de middeleeuwen en zijn afkomstig van archeologische vindplaatsen in het Schelde- en Zwinbekken. Jeroen Vermeersch levert een bijdrage over de opgravingen van de twee laatmiddeleeuwse koggen bij Doel en het onderzoek naar de havenzone

van Hoeke. Grondig onderzoek naar constructiematerialen zoals hout en breeuwsel op beide vindplaatsen leverde nieuwe inzichten op over scheepsbouw in Vlaanderen in de late middeleeuwen.

De zestiende eeuw werd in de Nederlanden gekenmerkt door grote veranderingen op politiek, economisch en cultureel gebied. De expansie en schaalvergroting van de handel in de zestiende eeuw had hun neerslag in de scheepsbouw. Over die periode schrijft Alice Overmeer, meer in het bijzonder over een vondst op het strand van Terschelling. Daar werd in 2020 een fragment van een houten schip gevonden, dat specialisten aan de bestaande ideeën over de zestiende-eeuwse scheepsbouw doet twijfelen. Een vergelijking met een zestal andere wrakken vertelt een nieuw verhaal van zowel verandering als continuïteit, van experimenteren en vasthouden aan tradities.

Een substantieel deel van de Nederlandse vroegmoderne scheepswrakken die ons bekend zijn, ligt in de voormalige Zuiderzee. Na de drooglegging van Flevoland werden er maar liefst 400 scheepswrakken aangetroffen en onderzocht op de kavels in de nieuwe provincie.² Een van die wrakken betreft een laatzestiende-eeuwse vrachtschip dat turf vervoerde over de Zuiderzee. Wouter Waldus schrijft over dit wrak in de bredere context van de turfvaart, een tak van de scheepvaart die van groot belang was voor de binnenlandse economie op dat moment.

Sommige archeologische vondsten bieden ook een kans om meer inzicht te verkrijgen in de culturele wereld van de scheepstimmerman aan het eind van de zestiende eeuw. De vondst van een goed gevulde scheepstimmermanskist in het wrak van een graanvaarder is daar een voorbeeld van. Geke Burger levert een bijdrage over de laatzestiende-eeuwse scheepstimmerman waarbij de materiële cultuur in relatie gebracht wordt met historische bronnen over dit onderwerp.

De laatste bijdrage over de zestiende-eeuwse houten scheepsbouw is van de hand van Hendrik Lettany. Lettany schrijft over het verlengen van schepen, een fenomeen waarvan lange tijd is gedacht

dat het kortstondig voorkwam in de late zestiende eeuw. Door de beperkte beschikbare archeologische gegevens over dit onderwerp aan te vullen met historische data, maakt Lettany duidelijk dat dit in de praktijk over een veel langere periode gebeurde. De grote variatie waarop schepen verlengd werden, kan bovendien een aanleiding zijn om met nieuwe blik naar archeologische vondsten te kijken.

In verschillende bijdragen in dit boek komt naar voren dat de Nederlandse scheepsbouw niet op zichzelf stond, maar dat er sprake was van invloeden overal uit Europa. Tegelijkertijd werd er vanuit het buitenland wel degelijk voortdurend gekeken naar de Nederlandse scheepsbouwers, die in de vroegmoderne tijd een goede reputatie genoten. Charlotte Jarvis bestudeert deze buitenlandse observaties van de Hollandse scheepsbouw. Jarvis focust daarbij met name op de zeventiende-eeuwse buitenlandse bronnen en de manier waarop deze ‘trendwatchers’ aan hun informatie kwamen.

Tot nu toe was er veel aandacht voor de scheepsbouw in de letterlijke betekenis van het woord. De voortdurende innovatie en schaalvergroting binnen de sector zorgden echter ook voor verschuivingen in ruimtelijk opzicht. Jeroen ter Brugge brengt op basis van historische bronnen de beweging van de Amsterdamse scheepswerf in kaart, beginnend bij de zestiende-eeuwse Lastage en eindigend bij de grote werfterreinen aan de noordzijde van het IJ in de negentiende eeuw. Ter Brugge ontwaart hierbij verschillende factoren die de vestigingslocatie van een werf bepaalden.

De negentiende eeuw was ook de periode waarin langzaam afscheid werd genomen van hout als voornaamste bouw materiaal in de scheepsbouw. Aan de hand van de bouwactiviteiten van de werf van de familie Smit uit Alblasterdam laat Bram Belder zien hoe steeds meer houten onderdelen werden vervangen door staal en ijzer. Belder toont aan dat deze twee materialen de problemen oplosten waar de houten schepen door hun toegenomen scheepsgrootte door geteisterd werden.

Hiermee zou het boek afgesloten kunnen worden, want met de introductie van staal en stoom kwam aan de tijd van de Nederlandse houten scheepsbouw een einde. Toch is er goede reden om nog ruimte te bieden aan enkele andere perspectieven. Hoe kunnen we met de historische en archeologische gegevens aan de slag om de houten scheepsbouw van weleer beter te begrijpen? Door deze na te bouwen. Gedreven door nieuwsgierigheid, romantiek en chauvinisme zijn sinds de teloorgang van de houten scheepsbouw in verschillende landen pogingen ondernomen om historische houten zeilschepen te herbouwen. In de jaren tachtig van de twintigste eeuw werden er in Nederland zelfs meerdere replica's van historische houten zeeschepen gebouwd. Tim Streefkerk schrijft over deze 'lawine' van vooral nagebouwde VOC-schepen en gaat daarbij in op de uiteenlopende drijfveren van de replicabouwers en op de functies die verschillende replica's toen en nu vervullen.

Ook nadien werden replica's van historische houten schepen gebouwd en te water gelaten. Meest recentelijk nog op 9 september 2023, toen de *Witte Swaen* uitvoer voor een proefvaart op de Noordzee. Jarenlang werd er gebouwd aan de replica van het schip van Willem Barentsz dat gebruikt werd tijdens de zoektocht naar de noordoostelijke doorvaart naar Azië in 1596. Bouwmeester Gerald de Weerdt beschrijft in zijn bijdrage de bouw van het schip, waarbij zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van zestien-de-eeuwse methoden en technieken. Het vroegmoderne 'op het oog' bouwen bleek een efficiënte manier van werken waarbij eenvoudig en snel een goed vaartuig kon worden gebouwd. Met een groep vrijwilligers kreeg De Weerdt het voor elkaar om op net zo snelle wijze als destijds het schip van stapel te laten lopen.

Met de laatste bijdrage van Alice Neet en Erik Wijshake over hun werk als onderwaterarcheologen is de cirkel rond. Waar Manders met name schrijft over de rol van onderwaterarcheologie in het verzamelen van kennis over scheepsbouw, beschrijven Neet en Wijshake hoe een opgraving van een wrak in zijn

werk gaat. Het veldwerk is een constante afwisseling tussen spannende *Kuifje*-achtige ervaringen enerzijds en het afwerken van protocollen en routineklussen anderzijds.

Schrijven over houten scheepsbouw brengt een overvloed aan vaktechnische termen met zich mee. Om die reden is achter in het boek, naast een Engelse samenvatting en een overzicht met informatie over de auteurs, een uitgebreide woordenlijst opgenomen. We hopen dat dit boek zal leiden tot meer wetenschappelijke en publieke interesse voor de historische Nederlandse scheepsbouw en wensen u als redactie daarbij veel leesplezier.

Reinier Nooms, *Het aflopen vaan een schip, 1650-1665*. Het Scheepvaartmuseum, S.2707 [nr 0001]

