

Scheepskamelen & Waterschepen



't Scheepskameel schaft Bakker aan,
Die weerzijds stevig vastgeslagen,
's Lands kiel en over Pampus dragen
Om vlot naar oost en west te gaan;

Meeuwis Meindertsz. Bakker en de uitvinding van zijn scheepskameel in 1690. Bakker staat op de kade met een tekening in zijn hand, terwijl hij trots naar de *Princes Maria* wijst die in een scheepskameel ligt. Bakker brengt dit schip in kameel in april 1690 met succes over het Pampus. Detail uit centsprent. Collectie Atlas van Stolk, Rotterdam.

GRADDY BOVEN

AB HOVING

Scheepskamelen & Waterschepen

*‘Eene ellendige talmerij,
doch lofflijk middel’*



WalburgPers

1e druk, 2009

2e druk, 2016

Voorzijde omslag: Een stel kamelen.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

Achterzijde omslag: Doorsnede van een stel scheepskamelen.

Tekening door Cor Emke, 2008.

© 2009 Graddy Boven & Ab Hoving, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg
Pers, Zutphen

www.walburgpers.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.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

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.

Omslagontwerp: Lauwers-C, Henk Wals, Nijmegen

Vormgeving binnenwerk: Villa Y, André Klijsen, Den Haag

ISBN 9789462491571

NUR 688/974

INHOUD

INLEIDING	Kamelen op de Zuiderzee	6
HOOFDSTUK I	Voor Pampus	11
HOOFDSTUK II	De Republiek in roerig vaarwater	17
HOOFDSTUK III	Driftiger door saken vol wint	22
HOOFDSTUK IV	Een jaargeld voor het leven	27
HOOFDSTUK V	Wanschepsels met een wonderlijk figuur	30
HOOFDSTUK VI	Het waterschip	51
HOOFDSTUK VII	Een ellendige talmerij	57
HOOFDSTUK VIII	Een lofflijk middel	61
HOOFDSTUK IX	Navolging in het buitenland	69
HOOFDSTUK X	Het einde van de scheepskameel	75
TOT SLOT	De wereld verandert	83
	Bijlagen	84
	Literatuur	91
	Met dank aan	94

KAMELEN OP DE ZUIDERZEE

Wie als sportieve fietser de lage landerijen benoorden de stad Amsterdam op een zonnige dag verkennt, kon tot voor kort in het plaatsje Uitdam een stop maken bij de uitspanning *De Scheepskameel*. Nadat de eerste dorst was gelest, de honger gestild en aan de sanitaire behoeften was voldaan rees bij velen bijna automatisch de vraag naar de betekenis van de naam van het etablissement: *De Scheepskameel*? Wat is dat in vredesnaam en waar komt die naam vandaan? En waarom precies hier, in Uitdam? *Scheepskameel, twee lichters, met kettingen verbonden, waarmee schepen over ondiepten gevoerd kunnen worden*, aldus de Van Dale. De Winkler Prins biedt een iets andere omschrijving, benadrukt dat het toestel niet meer gebruikt wordt, voegt de naam van de uitvinder toe en het feit dat de diepgang bepaald werd door inlaten of uitpompen van water.

Er is een tijd is geweest, waarin Amsterdam zeer afhankelijk was van scheepskamelen. Het dichtslibben van de Amsterdamse haven en havenmond vormde aan het einde van 17^{de} eeuw een groot probleem. De Zuiderzee was, en voor het huidige IJsselmeer geldt dit in zekere zin nog steeds, altijd een moeilijk vaarwater dat niet zo maar in rechte lijn van Noord naar Zuid doorkruist kon worden. Ondiepten en zandbanken vormden een geweldige belemmering voor de scheepvaart, wat nog werd versterkt door het feit dat zij voortdurend van plaats verander-

den. Ongeladen schepen met bestemming Amsterdam konden, mits voorzien van een ervaren loods, op eigen kracht Pampus nog wel bereiken, maar daar begonnen de problemen pas echt. Twee keer per etmaal bracht de vloed modder en zand tot voor Amsterdam en bij hoog tij stond er slechts drie meter water, terwijl grote schepen aanzienlijk dieper staken. Dat probleem werd voortdurend groter, zodat het uiteindelijk ook niet meer mogelijk was om op eigen kracht de vaart vanaf Texel, Vlieland en Wieringen te ondernemen.

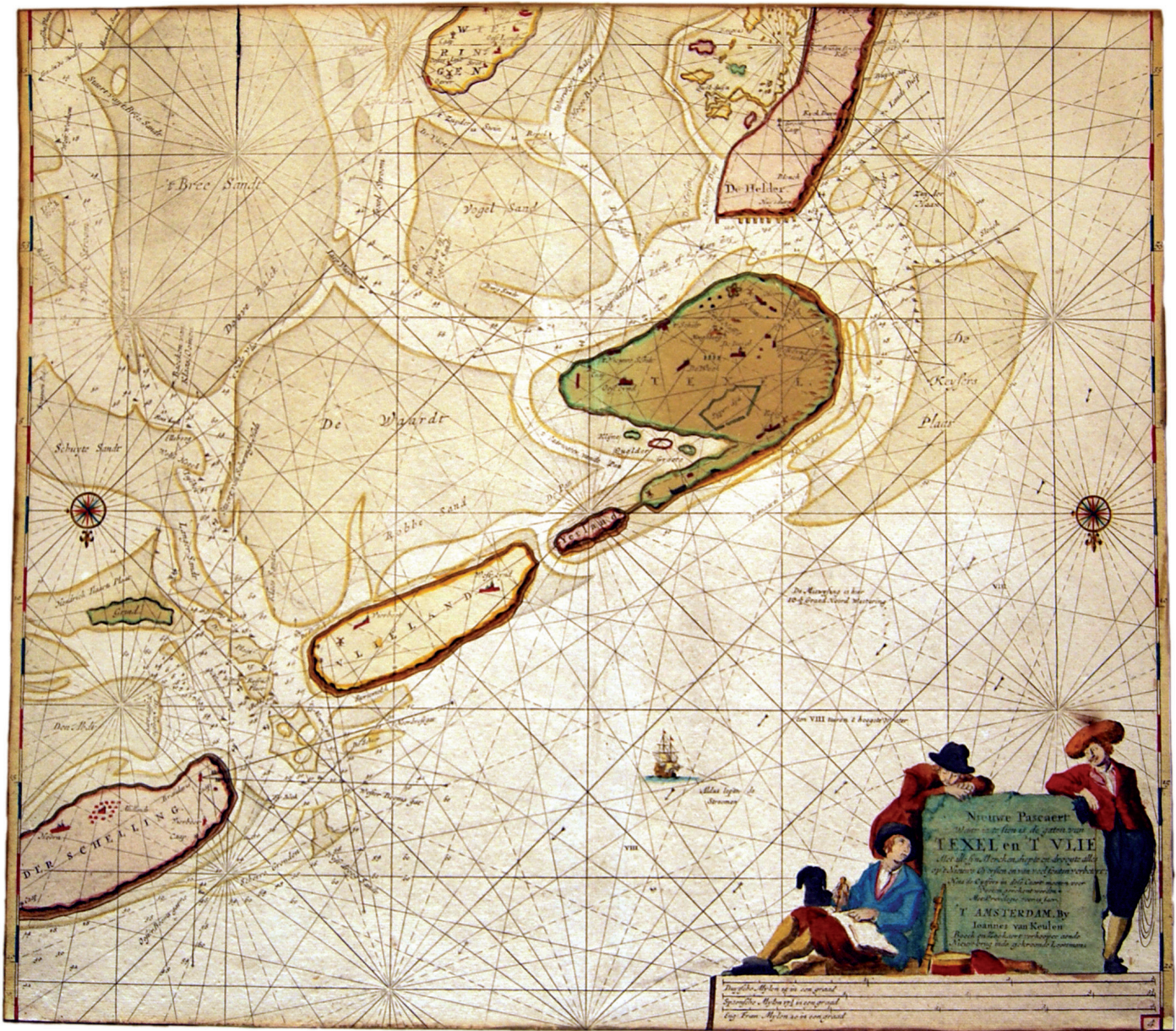
De scheepskameel kan in veel opzichten beschouwd worden als een maritieme rariteit, maar de Nederlandse koopvaardij en marine hebben veel profijt gehad van deze voorloper van de schepenlift. De uitvinding van de scheepskameel in 1690 door Meeuwis Meindertsz. Bakker is een historisch feit dat als zo vaak, met slechts enkele zinnen in geschiedenisboeken beschreven staat. Het is veelal een herhaling van dezelfde gegevens, die de samenstellers van elkaar overnemen. Ook de weinige artikelen over het onderwerp lijden aan dit euvel. Dat is jammer, want zo blijft deze uitvinding, waarmee van het eind van de 17^{de} tot het begin van de 19^{de} eeuw talloze schepen over de ondiepte Pampus zijn getild, onderbelicht. In dit boek wordt geprobeerd om de achtergronden, de uitvinding, de werking en de verspreiding van het fenomeen onder de aandacht te brengen.



De terugkomst van de tweede expeditie naar Oost-Indië, 19 juli 1599. Aan het witte onderwatergedeelte van de grote schepen is te zien dat zij niet meer geladen zijn. De lading is bij Texel al overgegaan in lichters om de schepen voor Amsterdam te kunnen krijgen. Olieverf op doek door Hendrik Cornelis Vroom (1566-1640). Collectie Rijksmuseum, Amsterdam.



De terugkeer van het oorlogsschip de *Hollandia* op 3 november 1665 in het Landsdiep, het zeegat bij Texel. Om een schip als dit over Pampus te krijgen moest het van zijn bijna gehele inhoud worden verlost. Rondom het schip is dan ook grote bedrijvigheid van lichters, die goederen en mensen van boord halen. Wie goed kijkt, ziet dat het schip al aardig leeg is, de witte beschildering van de onderwaterromp wordt al goed zichtbaar. Olieverf op doek door Ludolf Bakhuizen (1631-1708), 1666-1667. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.



Texel en 't Vlie. 'Nieuwe Pascaert' waar in te sien is de gaten van Texel en 't Vlie'. De schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Admiraliteiten keerden in 1690 vrijwel allemaal terug via de rede van Texel en zochten beschutting aan de zuidkant van het eiland. Ingekleurde zeekaart door Johannes van Keulen (1654-1715). Verkoper van boeken en zeekaarten aan de Nieuwe Brug in de gekroonde Lootsman in Amsterdam. Collectie Marinemuseum, Den Helder.



Vanaf de Montelbaanstoren werden de opvarenden van VOC-schepen met kagen naar hun schip gevaren en als zij de reis overleefden keerden zij hier ook terug. Olieverf op doek door Abraham Jansz. Storck (1635-1710), 1690. Collectie Amsterdam Museum, Amsterdam.

VOOR PAMPUS

Wie heeft nooit eens stiekem gedroomd om in een tijdmachine te stappen en een kijkje te nemen hoe het er in voorbije tijden aan toeging? Amsterdam in de Gouden Eeuw zou zeker een topbestemming voor velen zijn geweest. Alleen al om eens te kunnen zien wat voor taferelen zich zoal in de Amsterdamse haven afspeelden tijdens het binnenlopen van de rijk beladen VOC-schepen. Schepen die tot de rand waren gevuld met goederen uit verre vreemde oorden. Onder luid gejuich van de bevolking meerden zij aan de palenrijen om daarna te worden gelost. Wapperende vlaggen onder weidse lichten, de geur van teer en specerijen en opgewonden geroep van opgeschoten jongens. Wat de VOC betreft is dat echter nooit een waarheidsgetrouw beeld geweest, want de diep stekende vrachtvaarders konden al aan het begin van de 17^{de} eeuw de stad niet zonder problemen bereiken. Zo staat in een journaal van de tweede Indische vloot, die in het voorjaar van 1598 uit Amsterdam en op 1 mei van Texel vertrok: *Den 13 Martius zijn wij van Amsterdam tseyl ghegaen, ende den 29 dito zijn de groote schepen door drie waterschepen over het Pampus ghesleept.*

Oorlogsschepen waren in de eerste helft van die eeuw nog niet zo groot dat zij echte problemen ondervonden, maar na het echec van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654), waarin de Republiek door de veel zwaardere oorlogsbodems van de tegenstander van de zee werd geveegd, volgde het bouw-

programma van rond 1660 en kregen ook de Amsterdamse oorlogsschepen als gevolg van hun gestegen diepgang steeds meer moeilijkheden om voor Amsterdam te komen. Wie per schip van de Zuiderzee naar Amsterdam wilde, moest via het IJ en dus ook via het obstakel dat Pampus heette. Pampus vormde letterlijk en figuurlijk de drempel voor Amsterdam. Een mooi voorbeeld waarbij een VOC-schip op de ondiepte Pampus stuit, is te lezen in het journaal van Johan Jacob Merklein van zijn reis met het retourschip de *Walvis* dat in 1644 ter hoogte van het Pampus blijft steken. Merklein schrijft dat zijn schip op 8 november 1644 vanuit Amsterdam naar Texel wil varen, maar na drie zeemijlen op de ondiepte Pampus (Pampus) vastloopt. Nadien verstrijken drie kostbare dagen gedurende welke het Pampus met moeite wordt genomen. In 1690, het jaar waarin Meeuwis Meindertsz. Bakker zijn scheepskameel introduceerde, was het voor grote schepen al jaren niet meer mogelijk om op eigen kracht de Amsterdamse haven te bereiken, zelfs niet als zij geheel van hun lading waren ontdaan. Op dat moment was het al tijden gewoon om de geloste schepen door een stel sleepers via de modderige ondiepten tot voor Amsterdam te trekken. En die slechte bereikbaarheid werd alleen maar erger. De grootste diepte van de Zuiderzee lag tussen de drie en vier meter, terwijl de grootste oorlogsschepen in het laatst van de 17^{de} eeuw bij volle belasting al vier-enhalve meter staken. Dat liep in de 18^{de} eeuw nog