

De Zwolse beurtvaart

Wim Huijsmans

Suikerhistorie



(Collectie ZHT)



Het pand van Wärtsilä met golvend dak.

(Foto Jan van de Wetering)

Stork Werkspoor Diesel

Omdat dit nummer in het teken staat van schippers en schepen is gekozen voor een suikerzakje met afbeeldingen van schepen.

Stork Werkspoor Diesel (SWD) is in 1947 in Zwolle opgericht. De directie van de NV Machinefabriek Stork & Co te Hengelo besloot toen om in een gedeelte van de Centrale Werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen een afdeling van haar bedrijf over te brengen voor het vervaardigen van dieselmotoren. Het bood in dat jaar werk aan zes personen. In 1962 kreeg Zwolle een eigen directie. De fabriek ontwikkelde zich in rap tempo en het aantal werknemers eveneens. Er werden steeds grotere en zwaardere dieselmotoren ontwikkeld, gebouwd en verkocht voor ondermeer schepen en Leopard tanks.

In de jaren tachtig maakte het bedrijf een geweldige ontwikkeling door. Dat zorgde ervoor dat de gemeente Zwolle investeerde in de verbreding van het Zwolle-IJsselkanaal, de uitbreiding van de Katwolderhaven en het verbreden van de weg naar die haven voor zwaar transport.

In 1989 ging SWD samenwerken met het Finse scheepsbouwconcern Wärtsilä, het werd toen Stork Wärtsilä Diesel. De naam Stork is in 1997 definitief uit de bedrijfsnaam verdwenen. De oude gebouwen in Hanzeland werden afgebroken. Er verrees een opvallend nieuw gebouw met een golvend glazen dak. In 2002 kregen enkele honderden medewerkers ontslag aangezegd omdat de productie van motoren naar Italië verhuisde. Het bedrijf zou ontmanteld worden maar dankzij de strijd bare houding van onder meer de ondernemingsraad heeft Wärtsilä nieuwe stijl sindsdien een vliegende start doormaakt, die mede te danken is aan de komst van een componentenfabriek. Het Bevrijdingsfestival in mei werd gesponsord door Wärtsilä. Bij het hoofdpodium viel te lezen: every third ship is made by us.

Inhoud

Suikerhistorie Wim Huijsmans 46

Redactioneel 48

‘De woede der zee en Gods weer en wind’
De fatale reis van een Zwols beurtschip
 Gerrit van Hezel 50

**Werken aan de terugkeer van een zeventiende-eeuws
 Zwolsch beurtschip** Rob Selles 68

De omgeslagen Zwolse veerman Bruno Klappe 72

Zuiderzeeschippers namen ongehoorde risico’s
Toeval kleurt herinnering aan laatste zeilschipper Reus
 Willem van der Veen 81

Met het beurtschip naar Amsterdam in 1779
 Gerrit van Hezel 86

Auteurs 94



*Omslag: Een anoniem kunstenaar schilderde omstreeks 1620 een prachtig stads-
 gezicht van Zwolle, zie ook de uitsnede op pagina 49. (Stedelijk Museum Zwolle)*

Redactioneel

‘Geuren. Teer en touw, dat moeten bijna zeker de eerste geuren zijn geweest die mijn vader rook. Vers, nieuw touw, zeildoek en teer.’ Bij deze eerste twee zinnen uit *De eeuw van mijn vader* van Geert Mak, zal menige Zwollenaar terugdenken aan de bedrijvigheid van schippers en werkvolk op en bij de schepen die in de Zwolse grachten en havens afgemeerd lagen. Tot ver in de twintigste eeuw was het vrachtvervoer per schip in Zwolle nog volop in bedrijf, al verminderte de omvang ervan jaar na jaar.

In dit themanummer, gewijd aan de Zwolse schepen en schippers uit het verleden, blijven we als lezer niet aan wal staan maar varen we mee. Niet over de IJssel, maar over de Vecht, het Zwartewater en de vroegere Zuiderzee. Gerrit van Hezel laat de fatale reis van een Zwols beurtschip, de B71, herleven. Het schip deed dienst op het zogenaamde karveelschippersveer over de Zuiderzee van Zwolle op Amsterdam. Omstreeks 1620 verging het schip op de Zuiderzee door nog onbekende oorzaak. In 1980 werd het relatief goed bewaarde wrak opgegraven en vervolgens geconserveerd. Een bijzondere vondst, want zo’n oud veerschip was in ons land nog nooit gevonden.

In het tweede artikel van Gerrit van Hezel bevinden we ons letterlijk in rustiger vaarwater. Via Google Books ontdekte de auteur het verslag van een Duitse jurist over een reis in de zomer van 1779, die hem van Osnabrück naar Zwolle voerde en van daaruit per beurtschip over de Zuiderzee naar Amsterdam. In de buurt van Zwolle neemt het verslag van de Duitser lyrische vormen aan: ‘Zwolle zelf ligt in een omgeving die zo aange-naam is als een veld dat steeds vlak blijft maar kan zijn. De heerlijke bosschages aan beide zijden van de heerweg, vormen met de eerdere woestenijen een zeer verrassend contrast.’

Spannend is de reconstructie door Bruno Klappe van een scheepsramp op 14 oktober 1745 met de Zwolse veerboot op Amsterdam. Mogelijk door een windhoos sloeg het schip om, waardoor een deel van de passagiers vast kwam te zitten in het ruim. De schipper werd nalatigheid bij de reddingspogingen verweten: hij zou bezorgder zijn geweest om zijn schip en lading dan om de in grote nood verkerende passagiers. Een onbekend gebleven aantal mensen verdronk. Een proces tegen de schipper was het logische vervolg. Het leverde een aantal indringende ooggetuigenverslagen op van de bemanning, de passagiers en de hulpverleners.

Soms is het verleden dichterbij dan je denkt. Een schilderij van de Buitenkant in Zwolle, dat al jaren in zijn huiskamer hangt, deed Willem van der Veen herinneren aan de beginjaren van zijn journalistieke loopbaan. In een schip aan de Buitenkant interviewde hij Cornelis Reus, de allerlaatste Zwolse schipper die de zeilvaart op de Zuiderzee nog had meegemaakt. Dat leverde spannende verhalen op, want het kon daar verschrikkelijk spoken.

De verhalen over Zwolse schippers en hun schepen zijn ook te zien als een signaal van de hernieuwde belangstelling voor het Zwols maritiem verleden. Rob Selles geeft aan dat die belangstelling zich niet alleen uit in woorden, maar ook in daden. Het Rodetorenplein, van waaruit vele schepen hun reis naar begonnen, wordt gereconstrueerd en er zijn vergевorderde plannen voor de bouw van een replica van een Zwols beurtschip.

Rest ons nog Gerrit van Hezel te bedanken voor de prettige samenwerking, zonder zijn grote deskundigheid en inbreng was dit themanummer niet tot stand gekomen.



Een anoniem kunstenaar schilderde omstreeks 1620 een prachtig stadsgezicht van Zwolle (uitsnede). Heel goed zijn daarop de veersche-
pen met hun ronde luiken, spriet- en fokzeil, de schippers met hun hoge hoeden, de stadskraan en activiteiten op het Rodetorenplein te
zien. Bovenop de mast staat een vlag met het stadswapen. Bovenop een van die vlaggen is een rode vogel geplaatst. Die moest verhinderen
dat zwarte vogels – aankondigers van onheil! – op de mast zouden neerstrijken. Iets beneden de plek waar het schip vaart kon het Zwarte-
water met drijvende balken of bomen worden afgesloten; 's avond kon men zo de stad niet meer binnen varen.
(Stedelijk Museum Zwolle)

‘De woede der zee en Gods weer en wind’

De fatale reis van een Zwols beurtschip

Gerrit van Hezel

Het karveelschippersveer over de Zuiderzee van Zwolle op Amsterdam is zeer belangrijk geweest voor de economische geschiedenis van Zwolle. De Zuiderzee is al lang en breed bedwongen en de IJsselmeerpolders hebben inmiddels honderden scheepswrakken prijs gegeven. Maar dat het oudst gevonden wrak van een beurtschip in 1980 nu juist een Zwols schip is, is zeer bijzonder. Dat jaar stuitten werklieden bij het graven van een sloot in kavel B71 van de Gordiaandreef in Lelystad op een goed bewaard wrak van een oud groot schip. Het lag 45° op stuurboordzij gekanteld. Zowel de aard en verspreiding van de lading en persoonlijke bezittingen als de vorm wezen er op dat het een veerschip was geweest van een van de beurtveren tussen een grotere markt en een plattelandstad (Zwolle) in de IJssel-Vechtdelta.¹ Zo’n oud veerschip was in ons land nog nooit gevonden.



Het wrak van het Zwolse beurtschip op kavel B71 van de Gordiaandreef in Lelystad. (Uit: Oosting, 1992)

Dendrologisch onderzoek heeft uitgewezen dat de eiken die het hout leverden voor de bouw van beurtschip B71 rond 1587 in Twente of in het aangrenzende Westfalen moeten zijn gekapt.² De boomstammen zullen over de Vecht naar een balkengat bij Zwolle of Hasselt zijn gesleept. Daarin bleven ze ten minste een jaar of tien liggen, om ze door inwateren (uitlogen) van hun groeisappen te ontdoen. Het beurtschip wwerd mogelijk gebouwd op de Zwolse scheepswerf aan het Zwartewater, op het eiland voor de Kamperpoort. Het bouwen van zo’n schip nam anderhalf jaar in beslag. De buikdenning was al vaak gerepareerd. Het vakmanschap van de timmerlieden, zowel van de oorspronkelijke constructie als de latere reparaties, zijn van een onveranderlijk hoog niveau. Oppervlakken zijn zuiver afgewerkt, de hoeken afgeschuind en de naden zijn gelijk en (water)dicht, waarbij niet meer hout werd weggehaald dan absoluut noodzakelijk was.³

Bovenop de mast van hun schip hadden de Zwolse beurtschippers een rode vogel aangebracht.⁴ Zo zouden er geen zwarte vogels – aankondigers van onheil! – op neerstrijken. Toch was een van hun beurtschepen niet aangekomen in Amsterdam. Wat was er gebeurd? Dat zal veerschipper Gerryt Hendricks zich met vele anderen hebben afgevraagd. Eerst drieëneenhalve eeuw later volgt de gedeeltelijke ontknoping. Voor we die weergeven, beschrijven we eerst kort de geschiedenis van de beurtschippers in Zwolle.

Het Zwartewater, de Vecht en de Regge

De maritieme geschiedenis van Zwolle reikt ver terug. Al in de elfde eeuw was hier een eenvoudige laad- en losplaats. Zwolle zou wat betreft handel en vervoer eeuwenlang gaan functioneren als regionale markt en als op- en overslagplaats voor de handelsstromen over de rivier het Zwartewater

en het ruime achterland. Het Zwartewater, dat met een slingerende geul – het Zwolse Diep – in de Zuiderzee uitliep, was de hoofdadere van haar handel. Het achterland was zowel ontsloten door wegen als door de vaart met ‘potten’ over de Vecht en de Regge. De stad richtte zich – zowel over de rivieren als over land – vooral op Twente, Bentheim, Westfalen en Noord-Duitsland. Maar Zwolse kooplieden handelden omstreeks 1150 ook in wol bij het Zwin bij Brugge en in 1220 passeerden handeldrijvende Zwollenaren de tol bij Lobith toen ze via de Rijn reisden.

Voor Zwolle zou de periode 1380-1480 een Gouden Eeuw worden. Een van de eerste berichten over de Zwolse scheepvaart komt uit Deventer, waar men in 1390 rapporteerde dat ‘die van Swolle (...) zaet [rogge] uytvoerden dor dat Zwarte water.’⁵ Het oudste Zwolse reglement van beroepsbeoefenaren is dat van de schippers en dateert uit 1396.⁶ In 1401 zeilden er geregeld potten naar Ruinen om de troepen van de bisschop te bevoorraden. Bisschop Frederik van Blankenheim beloofde de drie Overijsselse steden voor hun oorlogshulp met tolvrijheid in Drenthe, Salland en Twente.

Handel, verkeer en vervoer zijn voor een enigszins ontwikkelde samenleving onmisbaar. Het enorme kostenverschil met transport over onverharde landwegen is een van de belangrijkste voordelen van de scheepvaart. In de Middeleeuwen ging een belangrijk deel van het vervoer dan ook over water. Vooral de verstedelijkte gebieden hadden sedert de twaalfde eeuw behoefte aan agrarische producten. Met name granen werden uit het omliggende platteland en vooral het Oostzeegebied en Noord-Duitsland betrokken. Uit een aantal interregionale samenwerkingsverbanden van handelaren in diverse Noordwest-Europese steden ontwikkelde zich mettertijd het commerciële netwerk van de Hanze. Kampen met haar zee- en IJsselvaart vervulde daarin een belangrijke rol. Zwolle maakte sedert 1407 (opnieuw) deel uit van de Hanze, maar haar zeehandel liep via Kampen.

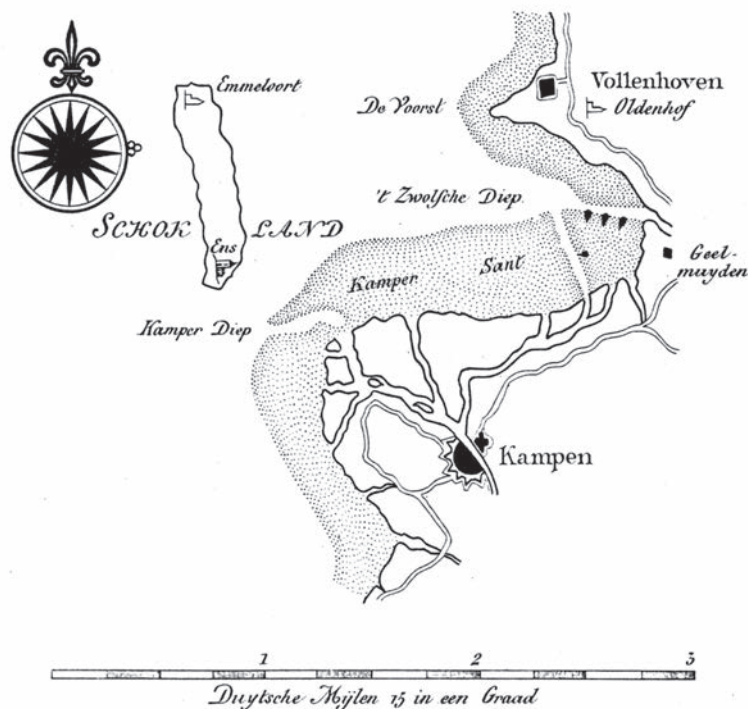
Na vele jaren van regionale twisten besteedde Zwolle in de vijftiende eeuw veel aandacht aan de infrastructuur. Het Zwolse Diep, de uitmon-



ding van het Zwartewater in de Zuiderzee, werd bekend. Voor de laad- en losplaats bij de Rode Toren werd een haven aangelegd en op blokken Bentheimer steen liet men een houten stadskraan zetten. Over de Vecht werd een hoge brug van ‘vijftien juck lanck’ gelegd. En er kwam een dure gracht naar de Vecht; de Nieuwe Vecht sneed zo een lange omweg voor de Vechtvaart af en versterkte de handelspositie ten opzichte van Hasselt. De jaarmarkten en het vervoer van Zwolle kregen een bijzondere impuls, toen de bisschop de stad het privilege van de marktaanvoer gunde (1438). Goederen uit het Vechtgebied moesten dáár eerst op de markten gebracht worden. Ook de bewoners in het achterland namen deel aan de vaart naar de stad. Rogge en slachtvee waren belangrijke uitvoergoederen evenals Bentheimer zandsteen. Blokwagens karden de steen naar de ‘Steinmate’ in Nordhorn aan de Vecht, om daar overgeladen te worden in potten met bestemming Zwolle.

In de tweede helft van de vijftiende eeuw werd de IJssel ondieper. Deventer was al gauw niet

Een beurtschip passeert de scheepswerf aan het Zwartewater, op het eiland voor de Kamperpoort. Uitsnede van het gezicht op Zwolle vanaf het Zwartewater, omstreeks 1650, anoniem. (Stedelijk Museum Zwolle)



Kaart uit 1666 van de Vecht-IJsseldelta en Schokland met de betoning op het Zwolse Diep. (Atlas Pieter Goos)

meer bereikbaar voor grotere zeeschepen en zelfs Kampen moest de IJsselmondingen herhaalde keren uitbaggeren. De Hollandse zeevaarders waren inmiddels de belangrijkste opkopers van Pruisisch graan geworden. Zwolle maakte zich losser van haar oriëntatie op Kampen. Haar schippers, verenigd in het St. Nicolaasgilde, beschikten over 'geroefde potten', geschikt voor de vaart over de Zuiderzee. Doordat de Zuiderzee in het midden van de vijftiende eeuw de veenrug tussen het gebied van Schokland en Elburg had weggeslagen, was er onderlangs Ens (Schokland) een kortere route naar het westen ontstaan dan voorheen langs Kuinre, Emmeloord (Schokland) en Urk. Bovendien verdiepte het Zwartewater zich door de grotere getijdeninvloed en werd daardoor beter bevaarbaar. In 1469 sloten Amsterdam en Zwolle een verdrag over tolvrijheid op elkaars markten.

Amsterdam als centraal distributiecentrum

Na 1500 veranderden de Europese handelsstromen snel als gevolg van de ontdekking van

Noord- en Zuid-Amerika en het ontluiken van nationale staten in West-Europa. Amsterdam trok veel Oostzeehandel tot zich, ten koste van Hoorn, Kampen en Zwolle.⁷ Naarmate het vervoersvolume toenam, kwamen er meer en grotere binnenvaartschepen. Tegen het eind van de vijftiende eeuw werden de scheepsrompen van de grotere vaartuigen niet meer overnaads maar glad (= karveel) gebouwd; zulke schepen noemde men karveelschepen.

Omstreeks 1515, na een periode van voortdurende regionale twisten en oorlogen, waren Zwolle en vooral Kampen straatarm. Gelderse en Hollandse kapers belaagden de Kamper Oostzeevaarders, die met graan, huiden, teer en hout kwamen aanzeilen. Kooplieden begonnen daarom de IJssel te mijden, terwijl daarentegen een alternatieve route door de Hollandse binnenwateren – de 'Keulse vaart', via Zwolle – aan belang toenam. Amsterdam, gelegen aan het noordelijke beginpunt van die route, profiteerde daarvan. Ook omdat er op het Zwartewater geen tol drukte, zoals op de IJssel, kozen kooplieden uit Münster, Osnabrück en andere plaatsen steeds vaker voor deze route. Kampen vond dat Zwolle zijn 'grootheid op het verderf van Campen' bouwde en overviel enkele karveelschepen die met deze kooplieden of met waren uit Noorwegen naar Zwolle kwamen zeilen. Na de vrede van 1521 bleek Kampen uit haar positie in de zeevaart te zijn verdrongen. Wel bleef haar binnenvaart van belang.

Beurtveren speelden een belangrijke rol in de strategie van Amsterdam om het centrale distributiecentrum in het Zuiderzeegebied te worden. Op 7 januari 1529 sloten Amsterdam en Hoorn één van de eerste beurtvaartovereenkomsten van ons land. De schippers lagen nu niet meer ongeregeld te wachten op voldoende lading. De prijzen waren vastgesteld en kooplieden en reizigers wisten waar ze aan toe waren. Ook de Hasseltse karveelschippers sloten al vroeg – in 1532 – zo'n overeenkomst over de beurtvaart.

Tussen 1540 en 1570 groeide Amsterdam uit tot dé Europese handelsplaats van graan uit het Oostzeegebied. Ook de handel in wol, zeep, wijn,

rozijnen en vijgen vanuit het zuiden van Europa liep eveneens vrijwel geheel via Amsterdam. De relaties met Spanje en Portugal werden veel intensiever; vooral aan hout uit de Oostzeegebieden en uit Noorwegen ontstond daar een grote behoefte.

Exportartikelen waren: kaas, boter, specerijen, en ingevoerd werden onder anderen: graan, vis en bier. Van de Nederlandse scheepsbevrachters in Amsterdam kwam er in 1544 21 procent uit plaatsen langs de IJssel en 15 procent uit plaatsen in het stroomgebied van het Zwartewater. Een van de bevrachters was bijvoorbeeld de Zwollenaar Pieter van Swol (1539), die – waarschijnlijk met zijn eigen schip – twee vrachten gerst en twee vrachten haring kwam halen. Opdrachtgevers uit Zwolle regelden het aankopen en transporteren van hout uit Amsterdam dikwijls met de karveelschippers. Zo kreeg schipper Lambert in 1561 van de kerkmeesters van de St. Michaëlskerk honderd Carolus guldens mee ‘tho behoiff sparren en de borden thoe coepen.’⁸ Over de Vecht naar Bentheim gingen haring, stokvis, zout, jenever, vette waren als kaas, boter, witte olie, traan, en koloniale waren als amandelen en saffraan.⁹ Omgekeerd vonden Twents en Westfaals hout (via de houtmarkten van Zwolle en vooral Hasselt), kaas, boter, vlees, vis en laken, zandsteen en slachtvee hun weg naar Amsterdam.

In 1568 brak in ons land de Opstand uit tegen de Spaanse overheersing. De nautische blokkade van Amsterdam door de watergeuzen was de Spaanse veldheer Alva een doorn in het oog en hij besloot ze nabij Schellingwoude aan te vallen. Hij verloor de zeeslag (11 oktober 1573). Daarna voerden de watergeuzen de hegemonie over de Zuiderzee. Tot aan de Opstand had de zeevaart van Kampen zich weer enigszins hersteld. Maar de stad kon haar positie niet meer terugwinnen, ook omdat de IJsselmonden steeds sterker verzandden. Op 30 januari 1579 richtte de IJsselstad een beurtveer op Amsterdam in.

De zeevaart op Indië vergrootte sedert 1601 het ladingaanbod. Met name tijdens en na het twaalfjarig bestand (1609-1621) kwam op de Dijk (de huidige Thorbeckegracht) te Zwolle en in het achterland de commissiehandel in kolo-

niale waren door factoren met hun pakhuizen sterk op. Zo hadden expediteurs (‘Faktoren’) in Nordhorn zich gespecialiseerd om de goederen bij lage waterstanden al in Enschede of Hardenberg in hun wagens over te nemen, om ze naar het Münsterland of de Noordduitse laagvlakte te brengen.¹⁰

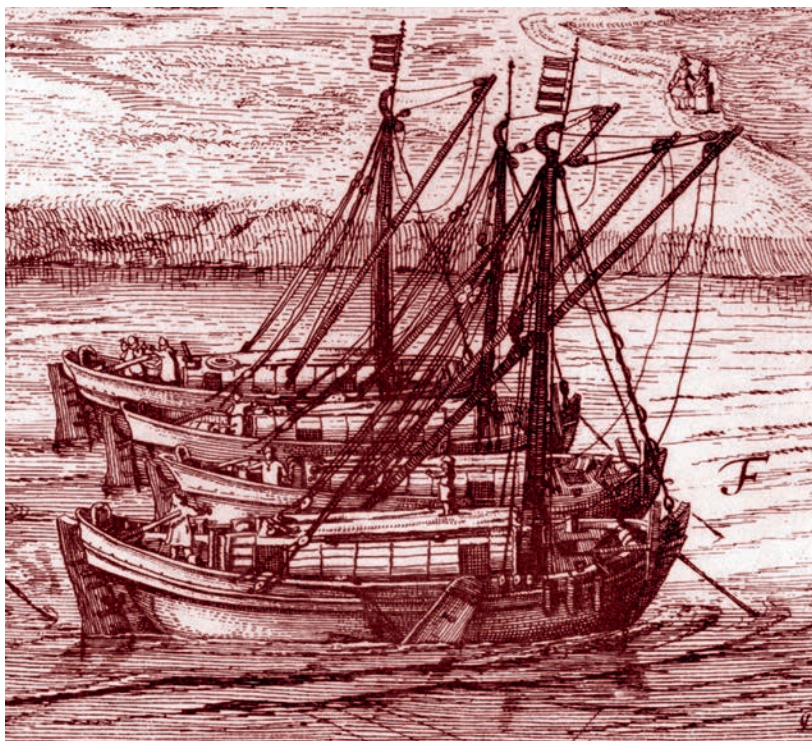
Het St. Nicolaasgilde

In 1576 maakten de Zwolse schippers opnieuw deel uit van het St. Nicolaasgilde. Het gilde was een soort voortzetting van de middeleeuwse schippers- of St. Nicolaasbroederschap die al in 1433 genoemd werd. Het was heropgericht ‘durch anholden van diverse coopluijden, als lakensnijders en kremers’. Het gilde verdedigde en bouwde haar privileges uit en bestendigde de onderlinge solidariteit en harmonie. Ook besteedde het enige zorg aan hulpbehoevende collega’s.¹¹ De schippers, te onderscheiden in twee groepen, vormden hierin een ondergilde. Er waren de ‘Grootbinnen-

‘Profiel van Amsterdam aan het IJ’, door Hans Rem 1606 (uitsnede). Binnenbooms achter het Tolhuys lag de Kampersteiger, de ligplaats voor de Zwolse en Kamper karveelschippers. (Uit: Boudewijn Bakker en Erik Schmitz, ‘Het aanzien van Amsterdam. Panorama’s, plattegronden en profielen uit de Gouden Eeuw’, THOTH Bussum/Stadsarchief Amsterdam, 2007)



Draagteken St. Nicolaasgilde, 1676. (Stedelijk Museum Zwolle)



Vier voor anker liggende karveelschepen. Uitsnede uit de prentenserie 'De Leidse Schutterij onderweg van Leiden naar Grave', door Cornelis Liefrinck, 1622. (Uit: Irene de Groot en Robert Vorstman, 'Zeilschepen. Prenten van de Nederlandse meesters van de zestiende tot de negentiende eeuw'. Uitgegeven in samenwerking met het Rijksprentenkabinet te Amsterdam, Maarssen 1980)

landsvaarders' die de Zuiderzee over zeilden met hun grote karveelschepen. Een nieuw lid werd aangewezen door de magistraat. Daarnaast waren er de 'Kleinbinnenlandsvaarders' voor de vaart in de regio, de schippers met platschuiten – later praamschippers genoemd – en de schuitevaarders met hun potten en (later) zompen.

Door de oorlogshandelingen én de verder verslechterde bevaarbaarheid van de IJssel verplaatste zich de oost-west handelsroute over land – die via Hannover naar Leipzig liep – na 1580 grotendeels van Deventer naar Zwolle. Zo ontstonden belangrijke relaties met Frankfurt, Neurenberg en vooral Leipzig. De Zwolse kooplieden deden goede zaken. De Kampenaar Jan Witte zag hoe in Amsterdam dagelijks één Zwols veerschip evenveel laadde als zes of acht Kamper schepen, en dat haar burgers 'nu meer nering hadden dan in vreedestijd' (1588).¹² In 1588 was de Zwolse vloot van karveelschepen met vijftien stuks al groter dan die van Kampen.

Het Zwolse beurtveer op Amsterdam

Het oprichten van een beurtveer tussen twee steden diende vooral om een eind te maken aan de dagelijkse 'ongeregeltheiden' tussen schippers onderling en tussen schippers en kooplieden. In 1594 zette Zwolle haar karveelschippersveer op Amsterdam om in een beurtveer. De vloot telde negentien karveelschepen (1596). Uit beide steden zou in 't vervolg op vaste tijden elke dag een karveel vertrekken en 's winters (6 december – 13 februari) driemaal per week; ook als het schip leeg was. Personen, dieren, goederen en brieven werden nu tegen vastgestelde tarieven vervoerd. Een schipper die zijn huishouding binnen Zwolle moest houden, mocht pas in het veer varen als hij borgen had gesteld voor 300 Carolus guldens. Om de opeenvolging (de beurten) van de schippers in de achtereenvolgende vaarten werd geloot. Soms lag de vaart door ijs dicht en voordat de gewone zomervvaart dan weer kon beginnen, dienden er eerst enige schepen veilig uit Holland te zijn aangekomen.

De stadsbesturen van Zwolle en Amsterdam controleerden het beurtveer en stelden voorschriften op. Er werd meer aandacht besteed aan

het comfort voor en de veiligheid van de reizigers: al in 1600 mochten de schippers geen hout, stenen, varkens of schapen meenemen en niet meer dan zes ossen of koeien. Iedere koopman mocht dit door een karveelschipper buiten diens gewone beurtvaart om laten doen. Ondanks de voorschriften bleven de onenigheden over al dan niet onredelijke verschillen tussen tarieven voortduren. Geregeld moesten hier nieuwe afspraken over gemaakt worden. Ten behoeve van de veiligheid bepaalde de magistraat in 1605 dat nieuwe schepen die in het veer kwamen van boven tenminste achttien voeten breed – ongeveer 5,10 m – dienden te zijn. De scheepstimmermeesters moesten er voor zorgen dat ze in staat waren om ‘sonder de minste perikel bij holle zee en noodweer zee te kunnen bouwen’ (= bevaren).¹³

‘Onder de crane’

Terug naar de fatale reis van beurtschip B71, een van de op dat moment 24 karveelschepen. Het schip lag in Zwolle drie uur voor afvaart ‘onder de crane’ van het Rodetorenplein gereed voor zijn beurt. De schipper had nog uiterlijk tot twee dagen voor zijn beurt tijd gehad om hout of steen te laden. Hij moest ‘passief’ wachten op de goederen die een koopman hem zond om deze vervolgens onmiddellijk in te nemen. De schippers en hun knechts waren – ook financieel – verantwoordelijk voor de lading. De goederen dienden onbeschadigd te worden gelost en ter bestemde plaatse te worden afgeleverd. Ze mochten niet op de ‘kaay in regen en wind’ blijven liggen. De havenmeesters zagen daar op toe. Uiteraard vervoerde de beurtschipper ook buiten de beurt om goederen, maar in Zwolle mocht hij dan per afvaart van niet meer dan twee kooplieden goederen meenemen; vracht van meer dan twee kooplieden was beurtvracht. In Amsterdam was bepaald dat er niet meer goederen vervoerd mochten worden dan onder ‘de nederleggende luycken’ konden worden geplaatst. Ook in Zwolle golden tal van bepalingen. Zo diende graan altijd apart te worden gezet en er mochten geen pakken of iets anders opgelegd worden.

De sjouwers, potige kerels die zich voor dit zware en vieze werk verhuurden, werden aan-



gewezen door hun eigen Sint Lucasgilde. Deze ‘fooyers’ moesten gedurende hun dienst ‘nugteren en bequaam zijn bij verbeurte van het geldt dat in die uren verdient word.’ Evenmin mochten zij in die tijd dobbelen of hun werk verlaten. De havenarbeiders of kraenluyden ontvingen voor hun klus vijftientwintig stuivers. Zowel op de voor- als achterstevan van beurtschip B71 waren twee diepgangsmarken aangebracht: op vaardieptes van vijf en zes Amsterdamse of Zwolse voeten (1,42 m en 1,70 m). De schipper zag erop toe dat zijn schip niet dieper dan tot op twee vingers ‘nae onder ‘t bergholt’ geladen werd. Was er meer te vervoeren dan werd een tweede schip als ‘bijbeurt’ ingezet.

‘Eenen vreemt mann’

Een burger uit Zwolle, Hasselt, Zwartsluis of Genemuiden betaalde voor een enkeltje zeven stuivers en ‘eenen vreemt mann’ acht stuivers. ’s Winters bedroeg het tarief een stuiver meer; het dagloon van een arbeider. Welgestelde passagiers zullen de roef hebben verkozen.

Er zijn wat aanwijzingen dat er dames uit de hogere milieus aan boord van de B71 waren: wat flarden textiel, fluweel, een zijden veter, een ondersteuning van een plooi kraagje en twee tiensnarige citers. Eén van de passagiers was

*‘Onder de crane’
Het Rodetorenplein
met de kraan en wachtende schepen omstreeks
1630, getekend door
Gerard ter Borch jr.
(Schetsboek Gerard ter
Borch jr. 1631-1634,
Rijksprentenkabinet)*

In het wrak gevonden fragmenten van twee tiensnarige citers. (Foto T. Penders, NISA)



De in het wrak gevonden houten ton met tinnen voorwerpen. (Foto T. Penders, NISA)



In het wrak gevonden tinnen voorwerpen (Foto T. Penders, NISA)



waarschijnlijk een rijke koopman. In het wrak lag namelijk een ton met 89 afgedankte tinnen voorwerpen, waarschijnlijk bestemd voor een tingieter om omgesmolten te worden. De deksel was met een hangslot afgesloten. Tin was dan ook veel waard. Sommige tinnen voorwerpen dragen de merkjes van de Zwolse tinnengieter Berend van Goor. Op een zoutvat staan de letters W.V.I. en daaronder drie ezelskoppen; het familiewapen van Wolf van Ittersum, schepen van Zwolle in de zestiende eeuw. Een hoed en laarzen zijn mogelijk eveneens afkomstig van deze koopman.

Ook het lakenlood van een rol textiel met de letters ZWOL wijst op de herkomst van het schip. Drie bronzen grappen (driepotige kookpotten) behoorden vermoedelijk tot de handelswaar. Een deel van de lading bestond uit agrarische producten. Bijvoorbeeld een houten vaatje van vijf liter waarin waarschijnlijk boter zat en ook een houten kist gevuld met 187 kippeneieren, verpakt in stro. In de bovenkant was een apart bakje aangebracht, vermoedelijk voor wisselgeld. Waarschijnlijk was een boer, boerin of koopman onderweg naar de markt.¹⁴ In het achteronder zijn nauwelijks voorwerpen gevonden. Wellicht verbleven ook hier passagiers. Het vooronder was voor de schipper en zijn beide knechten keuken (stookplaats), slaapplek en warmtebron ineen. Een fragment van een gevlochten mat was mogelijk een deel van een matras.

Beurtschip B71 zal in juni om negen uur 's ochtends uit Zwolle vertrokken zijn, nadat de halfronde luiken gesloten en de landvasten losgemaakt waren. De fooyers gooiden voor drie stuivers de meerlijnen los. De knecht bediende het sprietzeil middels de windas voorop het achterdek. De gestalten van de achterblijvenden op het Rodetorenplein gleden weg; het schip draaide het Zwartewater op en passeerde de scheepswerf op weg naar Hasselt. Langs de linkeroever van het Zwartewater tot Hasselt liep een jaagpad. Bij te weinig wind konden fooyers of leden van het kleine veer op Hasselt het schip trekken tegen een vergoeding van drieëntwintig stuivers.

Het beurtschip legde aan in Hasselt, waar nog maar één Hasseltse veerschipper actief was.¹⁵



Hier kwam een groep van vier tot zes hannekemaaiers of pikmeiers aan boord. Doorgaans werden de maaiers naar het ruim verwezen. Een belangrijk doel van hen was – tot afschuw van de gereformeerde kerk – een pelgrimage aan de *Heilige Stede*, een middeleeuwse kapel op een zandkop buiten de stad. Iedere bezoeker kreeg een aflat van veertig dagen: een vermindering van het aantal dagen dat men in het vagevuur moest verblijven voor het uitboeten van zijn zonden.



Het waren (economisch overvloedige) Duitse boerenzonen uit het Munsterland, die sedert 1600 als agrarische loonarbeiders – ‘Heuerleute’ – werk zochten, vooral bij de grote veeboeren in Holland benoorden het IJ. Oorlogen hadden de ellende in het thuisland vergroot. De toestroom naar ons land bereikte in de achttiende eeuw met zo’n 30.000 mannen de grootste omvang. Ze kwamen doorgaans te voet. In kleine groepen vertrokken ze in juni voor dagenlange voettochten over zanderige en modderige wegen. Elk van hen droeg een plunjezak met mondvoorraad: grote roggebroden, repen spek, worsten, rauwe ham en eieren. Een deel van hun bagage kon met een schuit de Vecht af.¹⁶

In het wrak gevonden laarzen en hoed. (Foto T. Penders, NISA)

Het in het wrak gevonden tinnen zoutvat van Wolf van Ittersum. (Foto T. Penders, NISA)



Ook bij weinig wind vertrok het beurtschip uit Zwolle. Tot aan Hasselt onderhield de stad aan de westoever een jaagpad. 1782, Derk Jan van Elten, 1750-1807. (Stedelijk Museum Zwolle)

De fatale reis

Het Zwolse karveelschip B71 vertrok om elf uur uit Hasselt naar Genemuiden. Een koopman, op doorreis vanuit het oosten gearriveerd in Zwolle, zou er met een schuit of wagen nog snel heen kunnen worden gebracht. Dat kostte wel twaalf stuivers extra. Voorbij de groene wallen van Genemuiden passeerde het schip de tonnen bij de ondiepten op het Zwolse Diep. Hierna hield de stuurman de kerk van Ens op de zuidpunt van het eiland Schokland in het oog, waar per dag wel meer dan honderd schepen voorbij zeilden. Hier in de zuidoosthoek van de Zuiderzee kon het bij stevige noordwesters flink spoken. Het beurtschip passeerde vervolgens de IJsselmonding. Gemiddeld duurde de reis zo'n tien à twaalf uur, zodat men nog op tijd – vóór acht uur 's avonds – in Amsterdam 'binnenbooms' kon arriveren. Het schip zou daarna afmeren aan de Kampersteiger bij de 'Oudebrugge'.

Maar zover kwam het niet. Ver uit de kust van de Zuiderzee – ter hoogte van het huidige Lelystad

– zal water in het schip geslagen zijn, waardoor het meer dan vijf meter de diepte in zonk. Het zakte weg in de zachte zeebodem, waarna de eeuwen die volgden het met slib toedekten. Noch de rode vogel op de mast, noch het bezoek aan de Heilige Stede hadden dit voorkomen.

Wat was er gebeurd, en wanneer? Het kan een waterhoos geweest zijn, of 'de woede der zee, Gods weer en wind'.¹⁷ In het beurtschip lagen zilveren Zeeuwse en Overijsselse tweestuiverstukken uit de periode 1614-1619; dat zijn eerste aanwijzingen voor de datering. Andere aanwijzingen zijn de delen van drie aardewerken pijpen met een afdruk van de Engelse Tudorroos. De pijpen waren niet van hoge kwaliteit. Men vermoedt dat een destijds in Zwolle woonachtige Engelse pijpenmaker – die vooral voor de regionale markt werkte – ze heeft vervaardigd. Deze oud-soldaat liet zijn pijpen bakken door Jacobus Hartevier die woonde in de Nieuwstraat in 'Jacob in die Steernen huys'.¹⁸ In 1629 woonde de Engelsman niet



Schokland, zuidelijk gedeelte. Ca. 1820, door G.A. Gomar, 1772-1847. (Stedelijk Museum Zwolle)

‘De woede der zee, Gods weer en wind’

De kreet ‘De woede der zee, Gods weer en wind’, is afkomstig uit een notariële akte van 7 september 1835, die schipper Wicher Hendrik Keetelaar bij de Zwolse notaris Isaac Antoni van Roijen liet opmaken in een poging om zich in te dekken tegen schadeclaims:

‘(...) Wicher Hendrik Keetelaar, koopvaardij kapitein, gedomicilieerd te Veendam, provincie Groningen, bevarende zijn smakschip genaamd Jantina Hendrina.

Dewelke verklaarde met zijn genoemd schip bevracht met lijnzaad op den zevenentwintigsten July jongstleden te zijn gevaren van Riga, gedestineerd aan [= bestemd voor] de heeren Van Engelen en Van Laer, kooplieden te Zwolle, en op gisteravond den zesden September alhier te zijn aangekomen.

Verklarende wel uitdrukkelijk te protesteren tegen alle zeeschade, die hetzij aan schip of lading mogte zijn geleden of nog geleden worden, als geheel geschiedt door de woede der zee, Gods weer en wind, buiten schuld ofte negligentie [= veronachtzaming] van hem kapitein of zijn volk, willende hij dan ook zijn en blijven geheel ongepraediceerd [= onbevooroordeeld] en salvo regtens [= zonder schade voor het recht] zoo met opzigt tot zijn bedongen vraagt als met opzigt tot verhaal tegen de assurandeurs ofte wie het ook zijn moge, als protesterende tegen alle praedjudicie [= aanspraak] waarvan zoude kunnen geprotesteerd worden, waarvan acte.

Aldus gedaan en gepasseerd op tijd en plaatse voorschreven in tegenwoordigheid van Herman Lodewijk Scheene, zeilemaker, en van Cornelis Rigter, barbier, beiden wonende te Zwolle (...).’

(HCO, Archief notaris I.A. van Roijen)

meer in Zwolle. Het lijkt er dus op dat het schip in de periode 1619-1628 in de maand juni (de tijd van de hannekemaaiers) is gezonken. Omdat het hout al omstreeks 1587 is gekapt en een beurtschip in het begin van de zeventiende eeuw niet langer mocht varen dan veertien jaar, is een ramp in het begin van deze periode het waarschijnlijkst.¹⁹

Het schip zou bijvoorbeeld begin juni 1620, toen het lokaal onweerde en de wind bomen ontwortelde, kunnen zijn vergaan. Of in die kille juni-maand van 1621 toen men in Hoorn constateerde: ‘In ’t begin van Junius, begonst seer overtollig te regenen, ende hield voort al gestadigh aen, soo dat van den 1 Junius tot den 6 October nauwelijks 5 dagen sonder regen passeerden.’²⁰ Het hooi groeide daardoor slecht en een deel bedierf op het veld. Het is een van de mogelijke verklaringen voor het geringe aantal maaiers aan boord.

Beurtschip B71 was waarschijnlijk een ouder schip. De timmerlui hadden tal van reparaties aan de buikdenning verricht. Dit heeft mogelijk aan de ondergang bijgedragen. Het wrak bleek in de lengterichting wel een voet door te buigen.²¹



De drie in het wrak B71 gevonden aardewerken pijpen. Een draagt een roosvormig merk op de hiel. (Foto T. Penders, NISA)



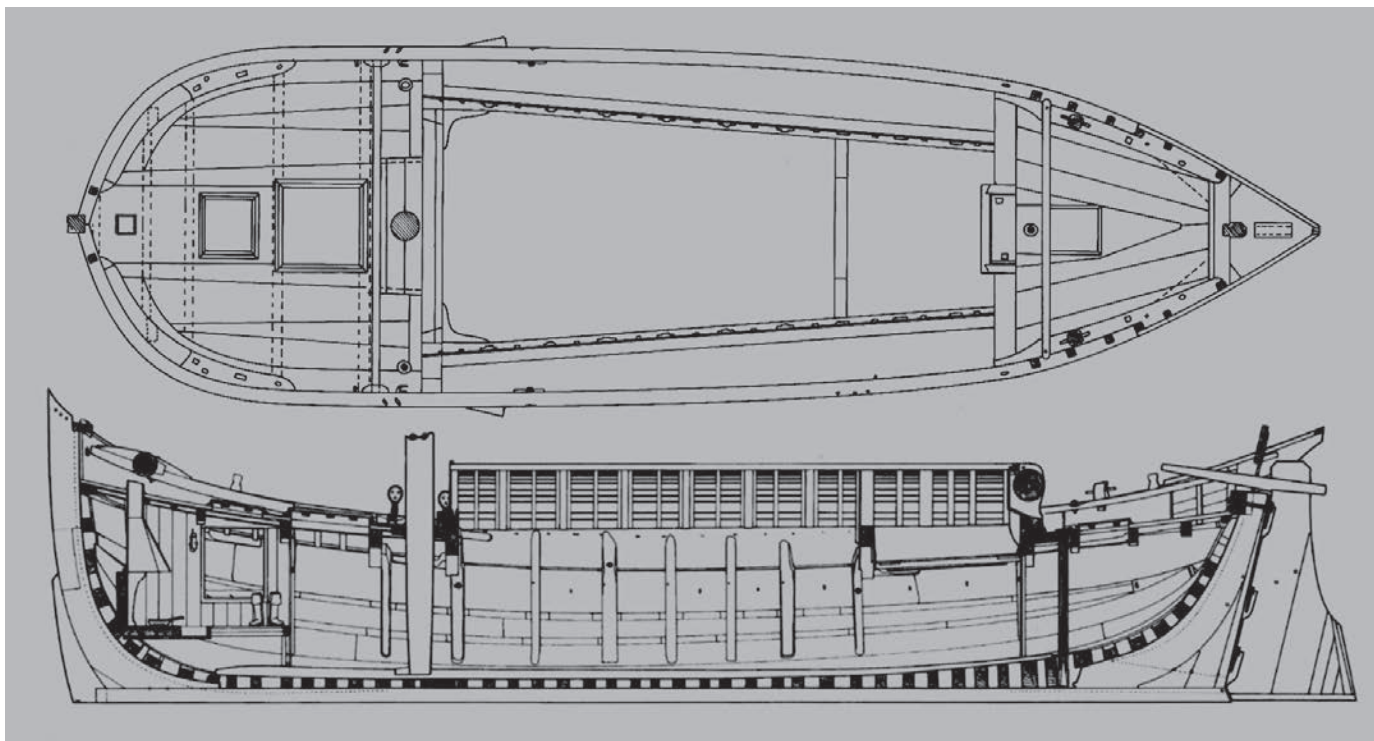
In het wrak vond men zeisen – compleet met strekels en haarhamers voor het scherpen – leren knapzakken en een groot aantal vrijwel nieuwe schoenen en laarzen. (Foto T. Penders, NISA)

Dat kwam de vaareigenschappen niet ten goede. Aanvankelijk waren er twee pompen ingebouwd om het vulling- of bilgewater te lozen. Later was er binnen bereik van de stuurman nog een extra pomp onder het achterdek aangebracht.

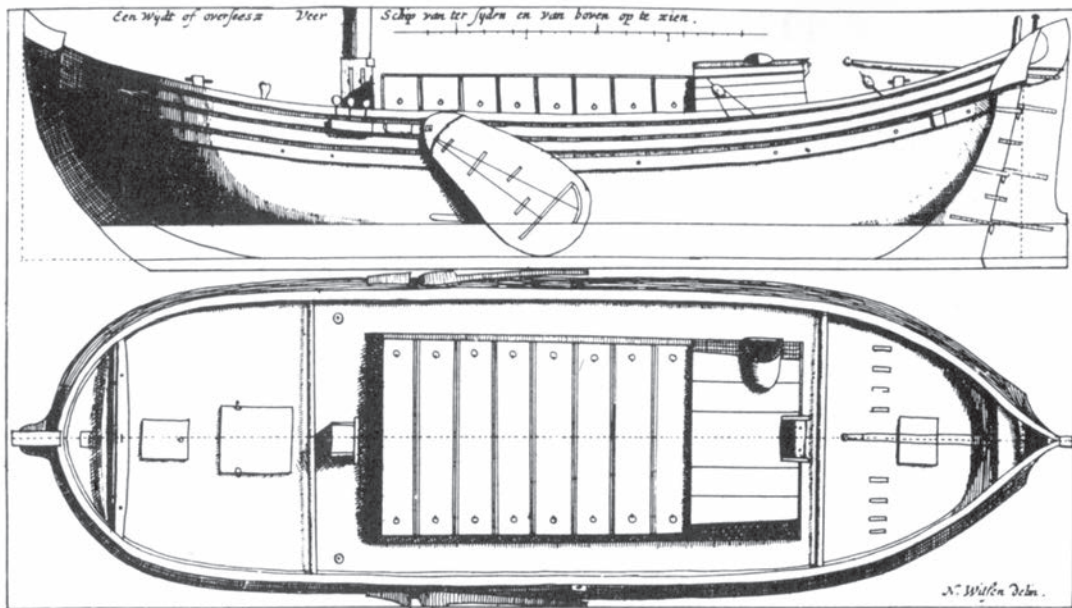
Bij wrakken in de voormalige Zuiderzee zijn opvallend weinig skeletdelen van mensen en levende have aangetroffen. Vrijwel ieder schip had een bijbootje voor onderhoudswerk dat tevens als reddingsboot kon dienen. Soms konden andere schippers te hulp schieten.²² Was een schipper gestorven en was de termijn dat een schip dienst mocht doen nog niet verstreken, dan kon de weduwe met hetzelfde schip de beurtvaart (laten) voortzetten. Een oudere weduwe scheen men in een gasthuis te plaatsen, of iets te laten toekomen.²³

Jenny Sarrazin, die de inventaris van het schip bestudeerde, meent dat er pogingen zijn ondernomen om de lading te bergen: 'Sommige sporen van de romp lijken er op te duiden dat gepoogd is om het schip te bergen. Twee haken (eventueel bergingsgereedschap) evenals een zware ijzeren koevoet werden in het vaartuig ontdekt. (...) Als het schip een grote hoeveelheid tin en brons en rijke passagiers aan boord had, dan kan berging een winstgevende operatie zijn geweest. Recenter bergingen zouden kunnen verklaren waarom er zo weinig resten van de lading aan boord werden gevonden, alsook waarom de dakstructuur is verdwenen en de kajuit is vernietigd.'²⁴

Gelukkig bestaat er ook nog een papieren archief. De beurtschippers vervoerden onder meer 'Munsterse, Oldenbruggsche ofte andere



Bovenaanzicht (B.P. Zwiers) en langsdoorsnede (F.M. Hocker, 1981) van het beurtschip B71. Het enorme luikengat geeft toegang tot het centrale ruim dat volledig is afgetimmerd met een twee duims dik beschoot en werd afgedekt met halfronde luiken. De voorzijde van het ruim is ook toegankelijk door een kleiner luikje in het voordek. Achter op het ruim staat een laag kajuitje voor de passagiers. Via een luikje op het achterdek komt men in een klein compartiment achter in het achterschip. (Afbeeldingen bovenaanzicht uit: Oosting, 1992, p. 11 en langsdoorsnede uit Van Holk, 2005, p. 10)



In N. Witsens 'Aeloude scheeps-bouw en bestier' (1671) staat dit wijde- of overzees veerschip met bolle luiken en een klein roefje. (Afbeelding uit: Remmelt Daalder en Elisabeth Spits, 'Schepen van de Gouden Eeuw'. Jaarboek 2005, Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum/ Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam)

duytsche waren' (1598).²⁵ Op de tarievenlijst van 1600 lezen we welke lading de beurtschippers zoal meenamen en 'Wat die schippers tho vrachte sollen moegen nemen': bier (binnenlands en buitenlandse zoals Hamburgs), boekweit, brandewijn, boter, boomolie, erwten, estriken (vloertegels), garens, gerst, honing, hout (gezaagd wagenschot, 'Koerlants': Pruisische of lange delen, lange sparren; 'Kapravens': gewone sparren, klaphout), kolen, (smits-), laken, lijnolie, oliekoeken (lijnkoeken, raapkoeken), pek, rogge, rozijnen, vlas, vijgen, wol, wijn, ijzer.

De schipper nam ook brieven mee, die met de eerste de beste gelegenheid bezorgd moesten worden op straffe van inname van zijn vrachtlon.²⁶ Het tarief voor het goederenvervoer bedroeg gemiddeld zo'n 1,05 cent per tien kilo.²⁷

Karveelschepen en potten

Het leger maakte zowel in oorlogs- als vreedstijd dankbaar gebruik van grote schepen voor het verplaatsen van garnizoenen en wat dies meer zij. De vrachtlonen van schippers die voor 's lands dienst werkten, werden onder meer berekend naar het aantal lasten dat het schip kon vervoeren. Men hanteerde een empirische divi-

sorformule om het laadvermogen van scheepstypen te bepalen afhankelijk van hun afmetingen. Met de divisor die voor 'wijdschepen ofte potten' 180 kubieke voeten bedroeg, valt voor het Zwolse beurtschip B71 een laadvermogen van 60 ton of 30 ½ Amsterdamse roggelasten te berekenen.²⁸

Men onderscheidde op een voor Amsterdam belangrijke noord-zuidverbinding met de Rijn de grotere binnenlandse vaartuigen wel in wijds- en smalschepen. De 4,68 m nauwe Goudse sluis die in deze route lag bepaalde of een schip een smalschip of een wijdschip was. Beurtschip B71 valt dus in de breedtecategorie wijdschip. De robuust gebouwde wijdschepen waren geschikt voor de Zuiderzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse delta. Karveelschip B71 heeft globaal de dimensies van het wijdschip dat Nicolaes Witsen in zijn *Aeloude en Heden-daegshe Scheeps-Bouw en Bestier* afbeeldt, Witsen: 70 voet x 20 voet; B 71: 63 voet x 19 voet.

Beide vaartuigen hebben een staatsie, een open ruimte achter en boven de achterstevan, die omsloten wordt door het bovenste berghout – een extra dikke plank van de zijde – en de hekbalk (een dwarsbalk boven tegen de achterstevan).

Enkele hoofdafmetingen van het veerschip B71

Lengte over alles	18,25 m
Lengte over de stevens	16,35 m
Breedte romp	5,20 m
idem met zwaarden	5,50 m
Holte van bovenzijde vloer tot bovenzijde gangboord	1,90 m
Diepgang	1,42/ 1,70 m
Voor-/achterdek	5,20/ 2,68 m
Centraal ruim	9,90 m
Passagierskajuitje	< 2,00 m

Hoewel de dekindeling gelijk is, heeft de bouwwijze van B71 een geheel eigen genealogie. Het voorschip en zeker het middenschip is vol van vorm en het achterschip loopt piekvormig toe. Het schip staat waarschijnlijk in dezelfde bouwtraditie als de pot. De pot, aanvankelijk een rivierscheepje uit het oosten van het land, werd

later opgeboeid en groter uitgevoerd. Volgens G.J. Schutten was het wrak dat gevonden werd in de Noordoostpolder op kavel M40 zo'n pot. Dit vaartuig was circa 16,60 m lang, 3,60 m breed en 1,20 m hol. De 100 potten van de 'groote Schippen' uit Meppel vervoerden in 1622 aan turf elk '3 lasten en een kwart' (29 ton) naar Holland.²⁹

Op een tekening van Overijsselse potten van Jan Porcellis uit 1625 gaat het echter om nog veel grotere potten dan die uit Meppel en zelfs karveelschip B71. De karveelschepen werden steeds groter.³⁰ Toen de Zwolse werven in de periode 1541-1625 per jaar gemiddeld 5,6 schepen bouwden, waren dat vooral karveelschepen en potten, waarvan de helft potten.³¹ Of Porcellis aanduiding 'potten' juist is, valt te betwijfelen; hij heeft waarschijnlijk Overijsselse karveelschepen afgebeeld. Wel lijkt zijn schip in een Overijsselse bouwtraditie te staan. Op de karaktertrekken van die traditie heeft P.J.M. Sopers voor het eerst oog gehad: 'het voorschip [van de pot van Porcellis] komt wel overeen met de latere Overijsselsche praam.'



Jacob Plügger (1795-1871) was sinds 1830 stadstekenmeester in Zwolle. In de periode 1848 – 1868 schilderde hij dit wintergezicht op het Zwartewater. Rechts op de voorgrond de steiger van de stoomschepen. Links liggen enkele beurtschepen bij de ijzeren stadskraan (1848). Aan de overzijde de scheepswerf van Van Goor. (Particuliere collectie))



Detail van de tekening van Overijsselse potten door Claes Jansz. Vischer [?] naar Jan Porcellis, 1625. Of Porcellis aanduiding 'potten' juist is, valt te betwijfelen; hij heeft waarschijnlijk Overijsselse karveelschepen afgebeeld. (Uit: De Groot en Vorstman, 'Zeilschepen. Prenten van de Nederlandse meesters van de zestiende tot de negentiende eeuw')

Met hem wijst ook de scheepsbouwhistoricus en conservator E.W. Petrejus op de 'steile Overijsselse voorsteven'.³² Beurtschip B71 heeft eveneens zo'n steile voorsteven; veel steiler dan het wijdschip bij Witsen. Wel vindt Petrejus (1973) 'het achterschip (...) sterk mistekend.' Het gevonden karveelschip B71 blijkt aan de achterzijde echter eveneens sterk gepiekt te zijn. De karveelschepen afgebeeld op het Zwolse stadsgezicht uit circa 1620 (p. 49) hebben ook de vormen die Porcellis tekende. Zo'n scherp toelopend achterschip – ook wel een 'geveegde kont' genoemd – zien we later

terug in een aantal Oost-Nederlandse scheepstypen.³³ Beurtschip 71 is duidelijk een karveelschip gebouwd volgens een Overijsselse bouwtraditie. Het is wellicht een tot wijdschip doorontwikkelde zeegaande pot.

Levende geschiedenis

Het Zwolse karveelschippersveer telde op zijn hoogtepunt in 1661 42 schepen. Er ontstonden over het vervoer conflicten met Hasselt en Amsterdam, alsook met de praamschippers. Het Amsterdamse Grootbinnenvaardersgilde wist



*Detail uit 'Gezicht op het IJ bij Amsterdam' van Hendrik Cornelisz. Vroom, 1630. Dit schip vertoont gelijkenis met het veerschip B71.
(Bayerische Staatsgemäldesammlungen)*

uiteindelijk een kwart aandeel te verwerven in het beurtveer en sedert 1675 bestierden de Zwolse en Amsterdamse stadsbesturen het veer samen.

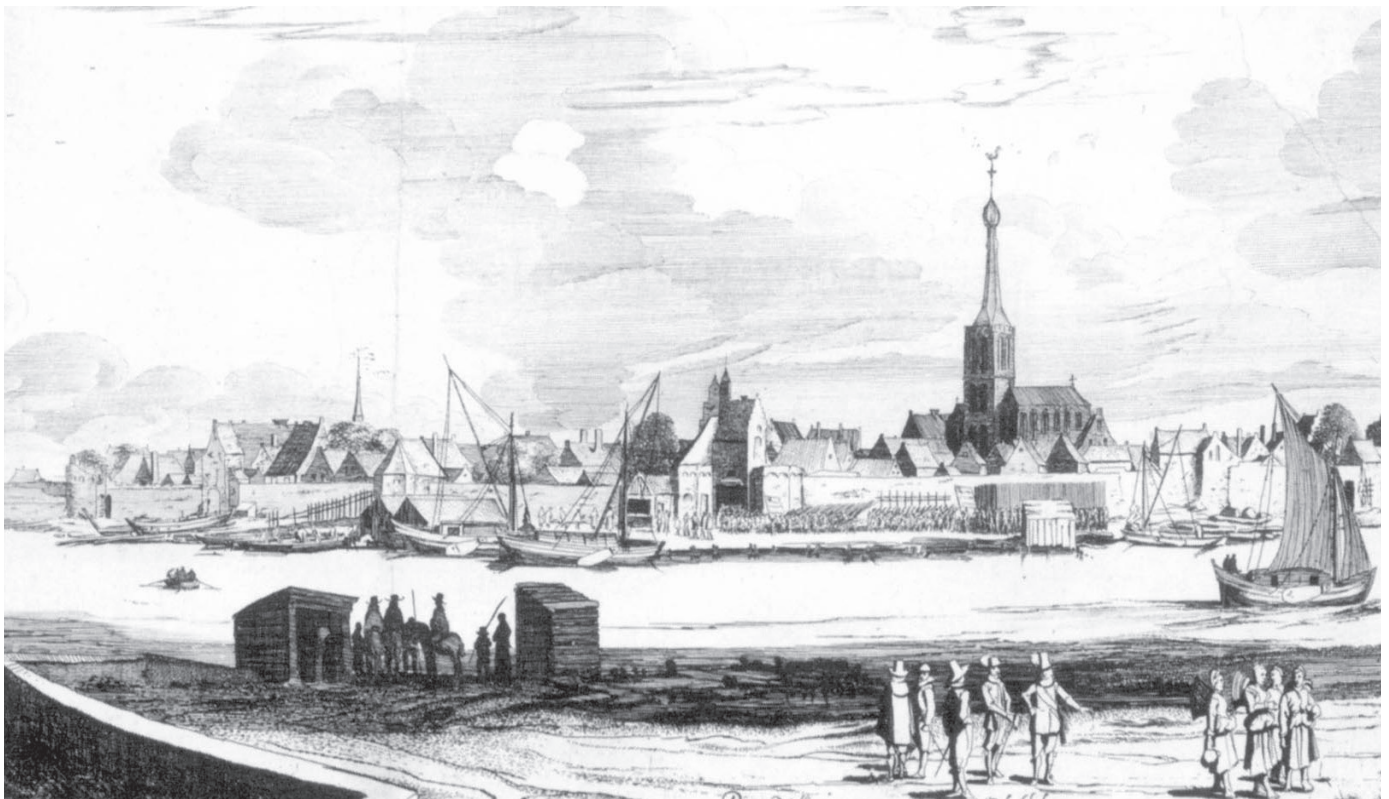
In de negentiende en twintigste eeuw veranderde het verkeers- en vervoerswezen drastisch. Het zeilende beurtveer verloor aan betekenis, onder meer door de invoering van de vrijheid van bedrijf waardoor de kleine schipperij toenam. Maar vooral door de emancipatie van het Duitse achterland en door het verschijnen van stoomboten, motorschepen en de trein. Er was nog maar een handjevol beurtschippers over toen in 1880 voor het exploiteren van een openbaar middel tot vervoer van personen of goederen geen voorafgaande vergunning meer vereist was. De laatste 'dienst' als zeilende beurtschipper deed Evert Kruithof. Toen Evert in 1920 voor het laatst de zeilen streek van zijn ijzeren tjalk 'de Volharding' – helmhout, houten roef, zeil aan gaffel in 't want – en hem liet ombouwen tot een motorschip waarmee hij tot 1939 zou varen, betekende

dat het einde van de zeilende beurtvaart van Zwolle op Amsterdam.³⁴

De binnenvaart is een belangrijke factor geweest in de totstandkoming van de economische groei in de Lage Landen, zoals Clé Lesger concludeert in zijn studie naar interregionale handel in de periode 1400-1700. Er was een betrouwbare en tegelijkertijd flexibele vorm van vervoer ontstaan, die aan de vraag van de markt voldeed en steden de mogelijkheid bood zich te specialiseren.³⁵

Een replica van dit Zwolse beurtschip kan dit belang voor de zeventiende eeuw op een levendige wijze representeren, zoals de in Kampen gebouwde replica van een veertiende-eeuwse kogge dat reeds doet voor de Hanzetijd. Het geconserveerde wrak van beurtschip B71 en zijn inventaris vallen te bewonderen in het nieuwe beurtvaarderspaviljoen en het hoofdgebouw van het NISA bij de Bataviawerf in Lelystad.

Beurtschepen bij Hasselt, 1622. (P. de Molijn, Rijksmuseum)



Literatuur

- Berkenvelder, F.C., 'De gilden te Zwolle tot 1600', in: *Overijsselse Historische Bijdragen* 104, 1989, 7-34
- Carmiggelt, A., *Zwolse Tabaks en pijpenmakers en hun produkten*, Zwolle 1980
- Hezel, Gerrit van, 'Reizen over de Zuiderzee', in: De Vriendenkring. Cultuurhistorisch Tijdschrift voor Flevoland, 1998-1, 2004, en met J.G. Hut v.a. 1999-3. Emmeloord, 1998-1999, dln 1 t/m 8
- Hezel, Gerrit van. *Een veer in vogelvlucht. Het Zwolse beurtveer op Amsterdam*, Zwolle zj. (in bewerking)
- Hocker [1], F.M., *The development of a bottom-based shipbuilding tradition in Northwestern Europe and the New World*, Texas 1991. (Dissertatie, ongepubl., archief NISA)
- Hocker [2], F., 'The Lelystad beurtschip: A preliminary report on the hull remains', in: R. Reinders en R. Oosting (red.), *Scheepsarcheologie: prioriteiten en lopend onderzoek. Inleidingen gehouden tijdens de Glavimans symposia in 1986 en 1988*. Flevobbericht 332, Lelystad 1991, 89-93
- Holk, A. van, 'De Zuiderzee als verkeersplein; een beurtvaarder als voorbeeld', in: W.H.J. van der Most en H. Pruntel (red.), *Ooit Zuiderzee, Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland*, Lelystad 2005, 9-29
- Hove, Jan ten, *De geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005
- Hullu, J. de en Mr. J. Acquoy, *Cameraars Rekeningen van Deventer*, deel VII 1388-1393, Deventer 1914
- Klappe, Bruno, De omgeslagen Zwolse Veerman, in: *Het Schokker Erf* nr. 67, januari 2008, 4-17
- Klomp, Michael, 'Zwolse pijpindustrie richt zich vooral op de regionale markt', in: *Gevonden verhalen. Archeologische speurtochten in Zwolle: Het verhaal achter de vondst*. Zwolle 2007, 68-71
- Kruithof, Evert, *Brief aan Ph. Trooster over de Zwolse beurtvaart*, 10 maart 1980
- Lesger [1], Clé, 'Intraregional trade and the port system in Holland', 1400-1700, in: K. Davids en L. Noordergraaf (eds.), *The Dutch economy in the Golden Age: nine studies*, Amsterdam 1993
- Lesger [2], Clé, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Steden-systemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Hilversum 1990
- Lucassen, Jan, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief, 1600-1900*, Gouda 1984
- Lucassen, Jan, 'Beschouwingen over seizoengebonden trekarbeid naar het westen van Nederland, 1600-1800', in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, 8 (1982), nr. 28
- Mooijweer, Jos en Wim Coster, 'Uit den asch kolk der vergetelheid'. *Geschiedenis van de stad Hasselt 1252-2002*, Kampen 2003
- Moolenburgh, A., *Karveelschippers van Zwolle. De ontwikkeling van de beurt- en vrachtaarders van Zwolle in de 17e eeuw en hun positie binnen het Sint Nicolaasgilde*. Scriptie, studentennummer 9404414. Apeldoorn, augustus 2000, p.11
- Oosting, R., 'Een zeventiende-eeuws beurtschip opgegraven in Lelystad' in: N. Huizinga, (red.), *Schokland revisited. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland*, Zutphen 1992, 9-23
- Petrijus, E.W., *Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen jachten en vissersschepen*, Bussum, 2e druk, 1973
- Sarrazin, J., *Artefacts from the 'beurtschip', Flevoland B71*. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Werkdocument 1987-74 cbw, Lelystad 1987
- Schutten, G.J., *Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld. Geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300 tot 1930*, Hengelo 1981
- Sopers, P.J.V.M., *Schepen die verdwijnen*, Amsterdam (1941), 1974
- Streng, J.C., 'Stemme in staat', *De bestuurlijke elite in de stadrepubliek Zwolle 1579-1795*, Hilversum 1997
- Streng, J.C., *Vrijheid, gelijkheid, broederschap en gezelligheid. Het Zwolse Sint Nicolaasgilde tijdens het ancien régime*, Hilversum 2001
- Vries, Dirk J. de, *Bouwen in de late middeleeuwen. Stedelijke architectuur in het voormalige Over- en Nedersticht*, Utrecht 1994
- Witsen, N., *Aeloude en Hedendaegshe Scheeps-Bouw en Bestier*, Amsterdam 1671
- Wijngaarden, Hilde van, *Zorg voor de kost. Armenzorg, arbeid en onderlinge hulp in Zwolle 1650-1700*, Amsterdam 2000
- Yben, J.M., *De veerdienst Amsterdam-Zwolle, onderhouden door de Zwolsche carveelschippers en het Amsterdamsche Groot-Binnenvaardersgilde*, Amsterdam 1941. (Doctoraalscriptie, ongepubl.)
- Zeeuw, J.W. de, 'Peat and the Dutch Golden Age. The historical meaning of energy-attainability', in: A.A.G. *Bijdragen* 21, Wageningen 1978

Noten

1. Sarazin (1987), p. 1
2. Er zijn vijf houtmonsters genomen voor dendrochronologisch onderzoek. Het veljaar van één van de bomen gebruikt voor de bouw van het schip kan worden geschat in of kort na 1587. Van Holk (2005), p. 12
3. Hocker [2] (1991), p. 92-93
4. Zie het omslag en pagina 49 met het prachtige schilderij van het stadsgezicht van Zwolle uit omstreken

- 1620 met de karveelschepen bij het Rodetorenplein.
5. Hullu (1914), p. 160. Zwolles vaarweg liep in 1351 langs het 'water toe zeewaerd'. Ten Hove (2005), p. 53-54. In de periode 1336-1339 varen er twaalf potten op de Regge bij het dorp Rijssen. Müller, p. 160, aangehaald in Schutten (1981), p. 25. Hij vermoedt dat die potten leken op zompen uit omstreeks 1800
6. Berkenvelder (1989), p. 7-8
7. Lesger [1] (1991), p. 194-196
8. De Vries (1995), p. 45
9. Voort (1991), p. 53, 54
10. Voort, p. 55
11. Ten Hove, p. 282. De gilden hadden in de Middeleeuwen een religieuze functie vervuld. In 1433 exploiteerde het schippersgilde een teerketel en blaasbalg waar leden, na het betalen van een onderpand, gebruik van mochten maken. Het geld was 'uijt begeerte der gemeyne schippers' bestemd voor de verlichting van het St. Nicolaasaltaar. Ten Hove, p. 151
12. Streng (1997), p.73-74
13. Yben (1941), p. 20, p. 5
14. Van Holk, p. 20
15. Lucassen (1982), 327-358
16. Mooijweer en Coster (2003), p. 140-142
17. HCO, Archief notaris I.A. van Roijen (toegang 828), inv.nr. 249. Gezegde ontleend aan de hartenkreet van een koopvaardij-kapitein uit 1835 (minuete 3355)
18. HCO, Stadsarchief van Zwolle, inv.nr. 2232, p. 239
19. De periode van veertien jaar is af te leiden uit de 'Borgstelling'. HCO, Stadsarchief van Zwolle, 1230-1813 (toegang 700), inv. nr. 1598, 'Borgstelling', registers van schippers met vermelding van hun borgen en de ouderdom van hun schuit, 1602-1646
20. Buisman (200, deel 4), p. 334, 342
21. Hocker [1] (1991), p. 187
22. Van Holk (2005), p. 15
23. Yben (1941), p. 24. Zie voor de armenzorg voor schippersweduwe Maaïke Slackebaarts (1652): Van Wijngaarden (2000)
24. Sarazin, p. 4. In het ruim lag een zware haak aan een dikke steel. Dit is echter gereedschap dat beurtschepen aan boord blijken te hebben. Zie Klappe (2008)
25. Yben, p. 20
26. Yben, p. 17
27. HCO, T700, Stadsarchief Zwolle, Ordonnanties van schepenen en raden van Zwolle betreffende de regelingen van het karveelveer op Amsterdam, 1594-1605. Met voorbeeldordonnantie van de stad Kampen, 1579
28. Petrejus (1973) over de devisor: p. 38-40. Bij diepgangen van 5-6 voet verplaatste het schip 78-90 m³ water bij een geschat laadvermogen van 40-60 ton. Volgens Hocker (1991, 185) werden de 6 voet merken aan de steven later aangebracht
29. Poortman aangehaald in Schutten (1981), p. 210
30. In 1656 is er bijvoorbeeld sprake van een Zwols karveelschip van 42 last. Yben, p. 23
31. Schutten (1981), 206. In 1623 werd de Staphorster sluis die 1570 de afmetingen 13 vt breed, 52 vt. lang had vergroot naar 3,68 m x 14,72 m x 17 vt. breed (4,81 m). Volgens Schutten werden er na 1625 in Zwolle geen potten meer gebouwd.
32. Sopers (1941/1974), 77-79; Petrejus, 82
33. Het praamachtige wrak uit omstreeks 1700 gevonden op kavel M65 in Oostelijk Flevoland, in het praamachtige schip de Lutina (Noordoostpolder H48) – vergaan in 1888 – en in de Hasselter aak.
34. Kruithof, (1980)
35. Lesger [1] (1993), p. 196 en 208

Werken aan de terugkeer van een zeventiende-eeuws Zwolsch beurtschip

Rob Selles

Het Zwolse karveel-, veer- of beurtschip, schaalmodel gemaakt in opdracht van de Stichting Maritiem Historisch Zwolle. (Collectie auteur)

In 2000 werd op Schokland het boek *Kraggenburg en de vaarweg van Zwolle naar zee*, geschreven door Aaldert Pol en Gerrit van Hezel, gepresenteerd. Omdat Zwolle toen tijdens de Hanzedagen de Kamper Kogge zou ontvangen, opperden de auteurs het idee om ook Zwolle te verrijken met een eigen authentiek Zwols beurtschip, een 'Zwolse Kaag of Texelse ligter', zoals Van Loon dit soort schepen in 1820 noemde.¹ De Kamper Kogge is een reconstructie van een vijftiende-eeuwse Hanze kogge en werd gebouwd

naar aanleiding van de vondst van een wrak in de Flevopolders. In 1980 werd bij Lelystad, op bouwlocatie B71, ook een wrak gevonden van een vroeg zeventiende-eeuws beurtschip. Het idee om dit schip na te bouwen werd direct omarmd door wethouder Van Dooremolen van de gemeente Zwolle, die het eerste exemplaar van *Kraggenburg en de vaarweg van Zwolle naar zee* in ontvangst nam.

Scholingsproject

Al in juni 1998 kopte de *Zwolse Courant* in een artikel: 'Plannen voor een scholingsproject; Waterwerk: scheepswerf voor langdurig werklozen'. In Zwolle leefden toen plannen om een scheepswerf op te zetten waar jaarlijks twintig tot dertig langdurig werkloze scholing zouden krijgen op het terrein van metaal en houtbewerking, elektronica en onderhoud van motoren.

Op de werf moesten bestaande boten gerestaureerd worden. 'Waterwerk', een initiatief van de gemeente Zwolle, de toenmalige stichting Stad & Welzijn, de Reclassering en ROC de Landstede, zou eind dat jaar al moeten beginnen. Maar door ondermeer het aflopen van toentertijd bestaande subsidieregelingen en het niet tijdig beschikbaar komen van een scheepswerfje, kwamen de plannen in de ijskast terecht.

Bouwlocatie B71

Ondertussen werd steeds meer bekend over het in 1980 op bouwlocatie B71 in Lelystad opgegraven scheepswrak. Uit in het wrak gevonden voorwerpen, uit literatuur en gegevens van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) in Lelystad werd duidelijk dat het met de grootste mogelijke waarschijnlijkheid ging om een vroeg zeventiende-eeuws beurtschip van het Zwols karveelschippersgilde van Zwolle



op Amsterdam.² Zo'n schip voer buiten de beurt ook als gewoon vrachtschip, bijvoorbeeld naar de rede van Texel of naar Schokland om goederen uit daar voor anker liggende VOC- of andere te diep stekende zeeschepen in te nemen.

In 2005 was er in het Nieuw Land Poldermuseum een fraaie expositie over beurtschip B71 en haar inhoud onder de titel 'Vergaan in de Gouden Eeuw'. In de vitrines bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (zo heet de RACM vanaf mei 2009) te Lelystad liggen zo'n vierhonderd voorwerpen, die mee zijn opgegraven en een goed zicht geven op het reilen en zeilen aan boord van dit soort schepen. En in het nieuwe beurtvaarderspaviljoen van het NISA bij de Bataviawerf in Lelystad valt het wrak en de inhoud van het Zwolse Karveelschip te bewonderen.³

Stichting Historisch Maritiem Zwolle

Mede op initiatief van wethouder Gerard van Dooremolen werden in november 2006 de plannen om een replica, op ware grootte, van het gevonden beurtschip te maken concreter. In de personen van Rob Selles (voorheen betrokken bij de plannen rondom Waterwerk) en Willem Bramer (betrokken bij het werven van sponsors voor de bouw van Theater de Spiegel) vond hij betrokken en enthousiaste medestanders.

Door hen werd medio november 2007 de Stichting Historisch Maritiem Zwolle (SHMZ) opgericht met als doelstelling: het verwerven van financiële middelen om een replica van het oude beurtschip te kunnen bouwen en daardoor eigenaar van het schip te kunnen worden.

Op basis van opmetingen gedaan bij de opgraving van het beurtschip was er door de RACM in Lelystad al een eerste schaalmodel van het schip vervaardigd. De SMHZ gaf aan een modelbouwer de opdracht om een schaalmodel te maken van het totale schip en daarvoor onderzoek te doen naar mast, tuigage en zeilvoering.

Op 17 april 2008 presenteerde het bestuur van de SHMZ zich in het gemeentehuis van Zwolle aan bestuurders van de Provincie Overijssel, de gemeenten Zwolle en Kampen, alsmede aan vertegenwoordigers van een breed palet aan organisaties uit Zwolle en de regio die te maken hebben



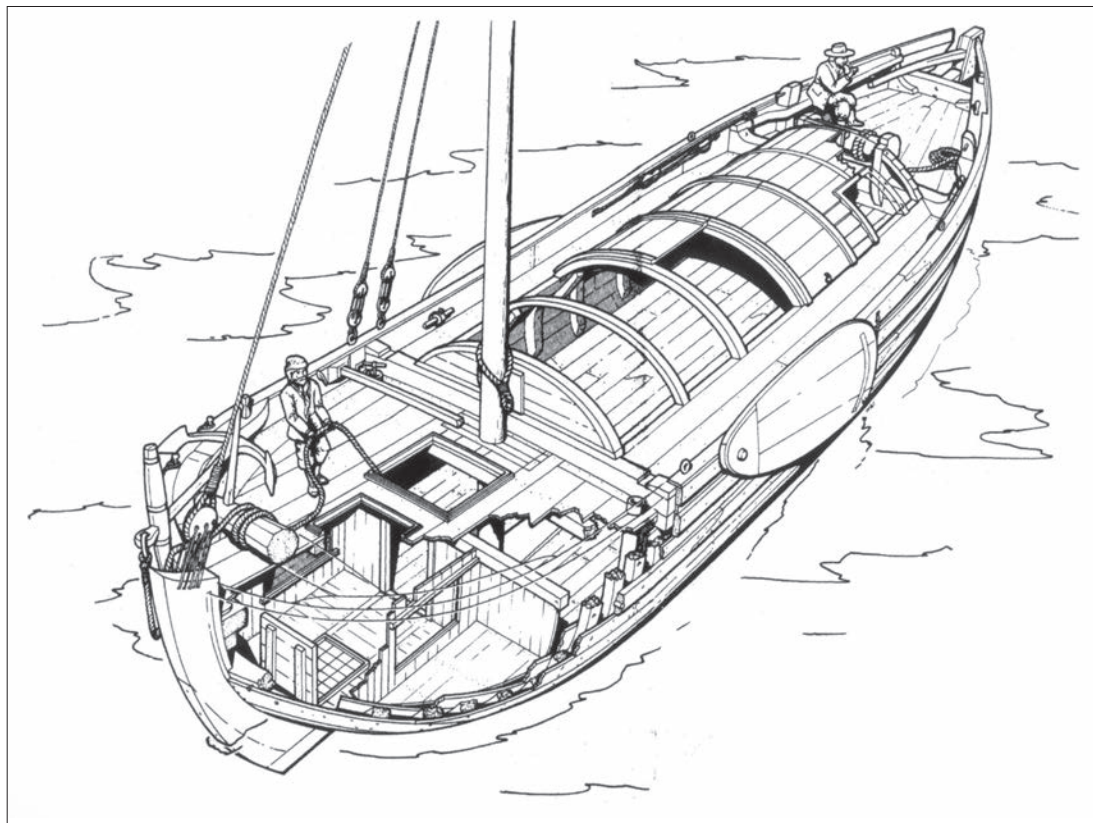
met vervoer over het water, waterbeheer, milieu en dergelijke. Gerrit van Hezel schreef voor deze gelegenheid het boekje *Bij holle zee en noodweer, Een oud Zwols karveelschip en het veer op Amsterdam*. Daarmee werd het project tevens in een historisch kader geplaatst. De lokale en regionale pers besteedde uitvoerig aandacht aan de hele presentatie.

Vervoer van het wrak B71 in een metalen frame, naar het nieuwe onderkomen. (NISA)



Het nieuwe beurtvaarderspaviljoen van het NISA bij de Bataviawerf in Lelystad waar het opgegraven beurtschip B71 nu te bewonderen valt. (NISA)

*Het veerschip B71.
Reconstructietekening
door Gerald de Weerd,
NISA.*



*Het schaalmodel van
het RACM uit Lelystad,
gemaakt op basis van de
opmetingen van het in
1980 opgegraven schip
B71. (NISA)*



Een jaar later, om precies te zijn op 16 april 2009, werd de Stichting Historisch Maritiem IJsselVecht-Delta (SHMIJVD) opgericht. Dit is de

organisatie die in opdracht van de SHMZ ondermeer het schip en de werf gaat bouwen, onderhouden en exploiteren. Deze organisatie zal ook in het kader van de op te zetten Leerwerkplaats en Reïntegratieaanpak de relaties met ondermeer de samenwerkingspartners ROC Deltion en Wezo-Flex vorm gaan geven. Daarnaast gaat ze het programma-aanbod van schip en werf ontwikkelen, is ze opdrachtgever voor historische onderzoeken, zal ze lesmateriaal laten ontwikkelen, cursussen maritieme ambachten aanbieden, enzovoort.

De SHZIJVD neemt momenteel deel aan conferenties van het Nationaal Landschap IJsseldelta, het Maritiem platform IJsseldelta en sinds kort aan de besprekingen inzake de ontwikkelingen rondom het Vechtdal.

Bouw en exploitatie

De bouw van het schip zal, naar verwacht, vier tot vijf jaar duren. De eerste jaren gebeurt dit

op de werf van de Kamper Kogge in Kampen (kiellegging en bouw casco vanaf 2010); daarna volgt de afbouw en het optuigen op de werf van de SHMIJVD aan de Holtenbroekerdijk 40 in Zwolle. De kosten van de bouw van het schip gedurende deze periode zullen naar schatting twee miljoen euro bedragen.

Vervolgens komt de fase van exploitatie van schip en werf. Het schip zal ondermeer ingezet worden bij dagtochten met toeristen gedurende de zomervakantieperiode; dagtochten met basisschoolleerlingen uit Zwolle en de regio naar bijvoorbeeld de Weerribben; voor rondjes Zwolle-Kampen-Zwarte Meer-Zwartewater-Zwolle; weektochten naar de Friese Meren en Waddenzee; thematochten naar Sail-Amsterdam/ Den Helder/ Delfzijl; excursies, promoties, en presentaties voor overheid en bedrijfsleven.

Werving donateurs

Zo vorderen anno mei 2009 de plannen voor de bouw van een replica van het *Zwolsch Beurtschip* langzaam maar zeker.⁴ Het projectplan en de daarbij behorende drie begrotingen zijn, op nog wat kleine aanpassingen na, klaar. Indiening ervan bij de Provincie Overijssel, de gemeente Zwolle, de Rijksoverheid en het Europees Sociaal Fonds zijn dan aan de orde. Fondsen worden aangeschreven voor een bijdrage. Sponsoren uit Zwolle en de regio zullen op verschillende manieren gevraagd worden een duit in het zakje te doen. Acties om donateurs te werven onder de Zwolse bevolking zullen in de komende maanden plaatsvinden. Onder de kinderen van de basisscholen uit Zwolle worden vierduizend bouwplaten van het beurtschip verdeeld. En in december 2009 wordt in samenwerking met studenten van het ROC Deltion een tentoonstelling over het Beurtschip B71 georganiseerd in de unilocatie van het Deltion aan de Zwartewaterallee.

Op zaterdag 12 september wordt het gereconstrueerde Rodetorenplein, de mogelijk toekomstige ligplaats van het Zwols beurtschip, officieel geopend. Immers, in de zeventiende eeuw waren het Rodetorenplein en de Thorbeckegracht (vroeg-



ger 'de Dijk') de plekken waar goederen uit het achterland van Zwolle - waaronder het graafschap Bentheim - werden overgeslagen in de (op het hoogtepunt liefst 42) beurtschepen die hier in die eeuw een ligplaats hadden.

Het schaalmodel van het beurtschip B71 in een fotomontage aan het Rodetorenplein. (Collectie auteur)

* Rob Selles is secretaris van de Stichting Historisch Maritiem Zwolle en directeur van de Stichting Historisch Maritiem IJsselVecht-Delta. Voor informatie over het beurtschipproject: info@zwolschbeurtschip.nl

Noten

1. F.N. van Loon, *Beschouwing van den Nederlandschen scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje*, Haarlem 1820.
2. Gerrit van Hezel, 'Zwols karveelschip. Bouw en exploitatie van een Zwols karveelschip; een voorstel', in: *IJsselzone boven water – Ideeën over inrichting, onderzoek en beheer*, Initiatiefgroep IJsselzone, Zwolle 2002, 113-151.
3. NISA: Het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie.
4. De Stichting Historisch Maritiem Zwolle hanteert voor dit project bewust de oude spellingswijze 'Zwolsch'.

De omgeslagen Zwolse veerman

Bruno Klappe

Op donderdag 14 oktober 1745 vond er vlakbij Schokland een scheepsramp plaats met de Zwolse veerboot op Amsterdam van schipper Jacob de Boer. Daarbij moeten nogal wat mensen jammerlijk zijn omgekomen. In het archief in Zwolle stuitte ik op een stapeltje oude documenten met de verklaringen die veel betrokkenen een week na de ramp voor het stadsbestuur aflegden.¹ Hierin wordt de schipper/veerman herhaaldelijk beschuldigd van nalatigheid. Uit de documenten valt overigens niet op

te maken hoeveel slachtoffers er precies te betreuren vielen. Wel bijvoorbeeld dat bij pogingen om de opvarenden te redden diverse Schokkers betrokken waren. De getuigenissen leveren verder een dermate interessant beeld van de gebeurtenissen op, dat ik ze hieronder graag weergeef.

‘Och schipper, helpt ons’

De in Doornik geboren soldaat Wessel Luitjens verklaarde voor de Zwolse magistraat dat hij op die donderdag in 1745 met zijn vrouw en kind



Fragment van een door Nico ten Have vervaardigde kaart, getiteld ‘Transisalanica provincia vulgo Over-Yssel’, in 1690 uitgegeven door Frederick de Wit te Amsterdam. Links het eiland Schokland met de buurten Emmeloord en Ens. (Collectie Schokkervereniging)

in Zwolle op de veerboot naar Amsterdam was gestapt. Toen het schip zich buitengaats op de Zuiderzee bevond, was hij op een stapel twijgen in het ruim in slaap gevallen. Een tijdje later werd hij ruw uit zijn dromen gewekt door het omslaan van de veerboot. Zij bevonden zich toen ongeveer twee uren 'boven Ens [Schokland] na Harderwijk.' Het water stroomde meteen kolkend naar binnen en al zwemmende probeerde Luitjens het ruim te verlaten. Daarbij werd hij gehinderd door een losgebroken os die zich ook in het schip bevond en die zich in paniek door dezelfde opening naar buiten probeerde te wurmen. Hij greep de horens van de os beet en kwam bovenop het beest terecht. Even later raakten de luiken van het ruim los doordat ze begonnen te drijven, waardoor de os en dus ook Luitjens het schip konden verlaten. Buitenboord geraakt zwom hij weer naar het schip toe en greep een daaraan hangend touw beet. Ook een van de andere opvarenden kreeg dat touw te pakken. Luitjens smeekte de schipper om hen te helpen, maar die vond het blijkbaar belangrijker om de os redden. Pas toen hij het beest weer vast had, zou hij hen en nog twee andere mensen hebben geholpen. Het schip lag inmiddels op z'n zij op de bodem van het bijna vier meter diepe water. Met achttien personen hebben ze nog ruim twee uur buiten op het omgeslagen schip gezeten voordat ze gered werden. In die angstige uren hoorde Luitjens dat er in het schip mensen waren die nog leefden, en riepen: 'Och schipper, helpt ons!' De schipper had daarop een haak in het ruim gestoken en geroepen dat zij die haak moesten vastgrijpen, zodat hij ze onder water door naar boven kon halen maar dat mislukte jammerlijk. Uiteindelijk werden de achttien mensen op het wrak gered door een te hulp gesnelde Schokker visser, die hen naar Schokland bracht. Diezelfde avond nog, om elf uur, voer de veerschipper met een Schokker schuit weer naar het wrak en bleef de hele nacht daar in een poging nog meer levens te redden. De dag daarop was Luitjens met zes Schokker schuiten ook naar het schip gevaren om te zien of zij goederen konden redden of lijken konden bergen. Het daadwerkelijke bergen van de goederen stuitte volgens hem op heftige tegenstand van de veerschipper. Deze

wilde niet dat er een gat in het schip gemaakt werd om de lading daaruit te halen, zeggende: 'daar het schip blijft, sullen de goederen ook blijven.' Daarop was Luitjens met drie schuiten terug naar Schokland gevaren, waar hij later van mannen, die na hem bij het wrak waren geweest, hoorde dat zij nog leven in het schip bespeurd hadden. Luitjens verklaarde tenslotte dat de veerboot op het binnenwater al bij de minste wind erg overhelde, zo erg dat de mensen niet goed konden blijven zitten. Maar de schipper en zijn volk waren niet beschonken of onbekwaam geweest, zo meende hij.

Vast in het ruim

Een nadere verklaring kwam van Jan Hendrik Eppink, geboren in Bevergere,² oud ongeveer twintig jaren. Hij was een van de mensen die tijdens de ramp in het ruim vast kwamen te zitten. Ook hij lag te slapen toen het schip omsloeg. Hij was daarop voor in het schip op de lading twijgen gekropen, samen met twee anderen: iemand uit Zwolle en een bode uit de omgeving van Keulen. De bode klampte zich vast aan de pomp. Toen de schipper hen met de haak uit het ruim probeerde te redden, durfde niemand de duik onder water te wagen. De bode riep de schipper toe dat hij hem niet met de haak moest helpen, maar dat hij een gat in de romp moest slaan. De schipper gaf daarop geen antwoord. Na een tijdje konden ze horen dat de mensen die nog op het schip zaten van boord gingen. Zij hebben toen nog om hulp geroepen, maar niemand leek het te horen. De hele lange nacht hebben ze met z'n drieën in het wrak gezeten. Pas de volgende dag, om acht uur 's avonds, werd er een gat in het schip gehakt waardoor Eppink gered werd. Voor de bode kwam de hulp helaas te laat: tijdens het hakken van het gat stierf hij van uitputting en kou. De man uit Zwolle was een uur eerder al gestorven. Ook Eppink verklaarde dat het schip, voordat het ongeluk gebeurde, telkens gevaarlijk overhelde, 'so dat het beest dat in het schip was, verscheidene malen op de knijen is gevallen.'

Hendrik Nemeijer, een bode uit Steinheim,³ vond het vreemd dat het kort na de afvaart in Zwolle

meer waaide dan toen de veerboot omsloeg. Het schip had echter aldoor iets over bakboord overgeheld. Ook hij had het niet zo op de schipper, die op een hoenderkooi in het ruim had liggen slapen. Even daarvoor waren de hoenders uit de kooi ontsnapt. Nemeijer had daarop aan de schipper gevraagd of hij dat niet aan de hoenderkoopman moest gaan zeggen. Hij kreeg als antwoord: 'Laat de hoenders na den duivel vliegen.' Een verantwoordelijke indruk maakte de schipper dus niet! Nemeijer wist zich na het omslaan aan een touw vast te klampen en werd vervolgens door een hem onbekende uit het water getrokken, bovenop de omgeslagen boot. Hij meende: 'dat de schipper meer werk gemaakt heeft om de os die in 't schip was te helpen, dan om hem of een ander, roepende: "O mijn arme osse, die mij so veel geld gekost heeft!".'

'Sagjes omme gevallen'

Laurens Hes uit Almelo, loper van graaf Leopold van Regteren, was die dag ook aan boord van de veerboot van Zwolle naar Amsterdam, die volgens hem in de namiddag 'sagjes omme gevallen' was. Met z'n vijven zaten ze in de roef en ze wisten zich

met behulp van de touwen van het schip te redden. De knechten hadden goed hun best gedaan om de mensen te redden, maar de schipper hield zich alleen maar bezig met het redden van de os, meende hij. Ook Hes had de mannen die bij het schip waren geweest horen zeggen, dat ze leven in het schip hadden gehoord.

In de roef zat tevens de zeventienjarige Jan Hendrik Coldemeijer uit het graafschap Lingen. Toen het schip even buiten Schokland omsloeg, had hij zich 'agter aan een hardloper die mede in de roef was' vastgehouden (dat zal Hes geweest zijn), en zo waren ze het schip uitgekomen. 'Dat hij daar op sittende heeft gesien dat ene van de schippers bezig was met een osse, die mede in 't schip was, vast te maken, terwijl de andere bezig waren met de swemmende menschen nog te helpen, gelijk die schipper nadat hij de os vast hadde, mede heeft gedaan.' Toen Coldemeijer buiten op het schip zat en vroeg of er wel een schip zou komen om hen er af te halen, kreeg hij van een der scheepslieden te horen 'dat hij de mond soude toehouden of hij soude hem aan de oren slaan.' Nadat ze door een vissersschuit van het wrak gehaald waren, was hij twee dagen op Schok-



Schokland. Anoniem, ca. 1800. (Stedelijk Museum Zwolle)

land gebleven. De loper had samen met anderen daar de volgende dag voor zes gulden een schuit gehuurd om naar het wrak te zeilen, er goederen uit te halen en eventueel nog mensen te redden. Coldemeijer had later van die loper en van de soldaat die mee was geweest gehoord dat er nog twee of drie levende mensen in het schip waren, maar dat de schipper niet wilde dat er goederen uit het schip gehaald werden.

De derde persoon die in de roef zat was de achttienjarige Berend Hillebrand, afkomstig van Rekkelinkhausen uit Tekkelenburg.⁴ Hij was de laatste die heelhuids uit de roef kon komen. De anderen konden er niet meer uitkomen en vielen door het opdrijven van planken naar beneden. Ook Hillebrand was twee dagen op Schokland gebleven. De veerschipper had van hem geen vrachtloon geëist, maar op Schokland had hij de schipper wel tegen de kooplieden horen zeggen 'dat zij hem ten volsten moesten zoenen [= goedmaken] omtrent zijne geledene schade.' Die kooplieden kregen daarover woorden met de schipper en vroegen zich verontwaardigd af 'hoe dat sulks te passe soude komen, daar zij meerder schade hadden geleden als hij.'

Jan Cantel, afkomstig uit 'Minnen in 't Ceulse',⁵ was nog nooit eerder op zee geweest. Hij zat onderin het schip toen de ramp gebeurde en hij had zich toen vastgehouden 'aan een vrouwspersoon, welke wederom de schipper vast hadde, om geholpen te worden.' Hij vertelde 'dat de schipper, terwijl hij bezig was met dat vrouwmensch te helpen, tegens hem een en ander maal gesegt hadde, dat hij los soude laten, dog sulks niet gedaan hadde.' De schipper had hem uiteindelijk wel geholpen. Later, toen ze op het omgeslagen schip zaten, had 'de schipper met de haak in 't ruim getast om de nog krijtende mensen te helpen, dog tevergeefs.' Minder te spreken was Cantel erover dat de schipper alsnog het vrachtgeld, dat tien cent bedroeg, wilde hebben. Hij had dat niet betaald. Nadat hij naar Schokland gebracht was, was hij in een Hasselerman (de schuit van iemand uit Hasselt) overgestapt en naar Amsterdam doorgevaren.

Ook passagier Gerrit Seine legde een verklaring af. Hij was, toen het schip zich in de buurt

van Urk bevond, vanwege de kou in het vooronder gegaan. Frans, de knecht van de veerman, stond toen aan het roer. Seine verklaarde ook dat de veerman en zijn beide knechts zeker niet dronken waren geweest. Volgens hem waaide het tijdens het omslaan van het schip niet hard. Tevoren was er veel meer wind geweest en toen was er niets gebeurd! Van het overhellen van de boot zoals anderen verklaarden, had hij niets gemerkt.

'Enige draijinge in 't water'

Interessant is de getuigenis van de beide knechten, Frans Valk en Valentijn Potzer. Zij verklaarden dat toen ze met het schip even boven Schokland, tot buiten het Gat van Ens gekomen waren, zij 'voor uit ten loeven van het boord [de loefzijde is de kant waar de wind vandaan komt] enige draijinge in 't water' hadden gezien. Potzer, die toen aan het roer stond, zei daarop nog tegen zijn maat Frans: 'Ei sie! wat is dat!', en meteen daarop viel de wind in de zeilen en sloeg de boot om. Beiden stelden dat het op dat moment niet bijzonder hard had gewaaid. Zij hadden toen alleen 'het seil, vok en kleine kluvoek' gehesen, geen andere zeilen. Voor hen uit voer een Steenwijker en even achter hen een schip uit Hasselt, beiden met evenveel zeil als zijzelf en met hen gebeurde niets. Toen ze op de omgeslagen boot zaten hebben ze nog verscheidene mensen in het schip horen kermen en met een haak is vergeefs geprobeerd die mensen te redden. Potzer was, nadat hij naar Schokland was gebracht, meteen naar Zwolle gevaren om hulpschepen te halen.

Knecht Valk was rond twaalf uur 's nachts met drie Schokkers, zijn schipper en Arent Hagedoorn met een schuit naar het wrak gevaren. Vanwege de harde wind konden zij er niet vlakbij komen en zagen zij zich gedwongen in de buurt van het rampschip voor anker te gaan. Bij het aanbreken van de dag konden ze touwen aan de toppen van de mast en spriet vastmaken, maar het was nog steeds uitgesloten om dichterbij te komen. Tot ongeveer twee uur 's middags waren ze daar blijven liggen, toen een tweede schuit met Schokkers arriveerde. Daarop was Valk met het inmiddels losgeraakte roer naar Schokland teruggezeild. Onderweg kwamen ze nog drie of vier schepen

tegen die naar het wrak op weg waren. Al de tijd dat hij bij de veerboot was, had Valk geen geroep of gekerm in het ruim gehoord. Maar dat kon ook moeilijk, want het waaide toen heel vinnig. Op zaterdagmorgen was hij opnieuw met het schip van Jan Schouten⁶ naar de plek des onheils gevaren om de veerboot te lichten.

Verklaringen van de Schokkers

Ook de verschillende Schokkers die te hulp waren geschoten werd gevraagd een verklaring af te leggen. Hun verklaringen, van 25 en 26 oktober, waren niet bepaald gunstig voor veerman Jacob de Boer.

Schoute Willem⁷ van de Zuiderbuurt was, samen met Lauwe Claes,⁸ daags na het ongeluk om twaalf uur 's middags bij de omgeslagen veerboot aangekomen. Daar waren toen al schuiten als de zijne aanwezig en ook nog een grotere. De schipper had hem gevraagd om te helpen met slepen en hij had daarop zijn dreggetouw overgeworpen. Met de andere schuiten waren ze aan het slepen gegaan, maar toen dat niet lukte was hij weer naar Schokland gevaren waar hij 's avonds aankwam. Hij was niet vlak bij de veer-

boot geweest en had dus geen leven in het wrak gehoord.

Hermen Michiels, alias Jas,⁹ wonende op Emmeloord (Schokland), was daags na het ongeval aan het vissen in het Gat van Urk. Van andere schippers had hij gehoord 'dat er een Zwolse Veerman was ommegeslagen.' Daarop was hij, vergezeld van nog een andere schuit, naar de plaats van de ramp gezeild. Ook hij had geholpen bij het vergeefse wegslepen van de veerboot. Toen hij 's middags rond vier uur op het wrak was geweest, had veerman Jacob de Boer tegen hem gezegd dat er nog leven in het ruim was. Jas had het zelf ook gehoord en zei tegen de veerman dat zij dan aan het hakken moesten gaan. De veerman had de Schokkers dat echter verboden, omdat hij zijn 'nieuwe schip niet bedorven wilde hebben'. Zij wisten niet wat zo'n schip wel gekost had! Daarop had Jas gezegd dat hij in dat geval niets meer kon doen en was hij weer vertrokken.

Hermen Herms, alias Sul,¹⁰ uit Emmeloord verklaarde dat hij die vrijdag ook op de omgeslagen boot was geweest en dat de veerman toen tegen de Schokkers gezegd had: 'Mijn God! Jongens, daar zijn nog levendige zielen in!' Zij hadden



Karvelen passeren de zuidpunt van Schokland in 1729. Links nabij de kerk de vuurbaak. (Collectie HCO)

daarop geantwoord: 'Komt aan, dan moeten wij aan het hakken gaan.' De veerman had daarop gezegd dat hij dat niet wilde, want hij wilde zijn schip niet bedorven hebben. Bovendien konden zij er toch niet door komen, beweerde hij. Hermen vertelde tenslotte 'dat eer hij van het schip afgegaan is, met zijn oren nog leven in het schip gehoord heeft, en van het schip afgegaan is om het gekerm niet langer te horen.'

Ook Dubbel Hendriks¹¹, Louwe Derks¹² en Willem Claassen¹³ uit Emmeloord waren die vrijdag met hun schuiten bij het omgeslagen schip geweest en legden een vergelijkbare verklaring af.

Jan Janssen, alias Garssen,¹⁴ wonende op de Molenbuurt op Schokland, verklaarde dat op de donderdag van de ramp de Zwolse veerman Jacob de Boer bij hem was gekomen en hem gevraagd had met zijn schuit naar het omgeslagen schip te varen. Samen waren ze daarop naar de veerboot gezeild, hadden daar de dreg laten vallen en waren er tot vrijdagmiddag rond vier uur voor anker blijven liggen, tot de wind wat bedaarde. Ook hij verklaarde dat ze nog leven in het schip gehoord hadden, zonder te kunnen zeggen om hoeveel personen het ging. Toen de Schokkers het schip wilden openhakken, zei de schipper dat hij dat niet wilde hebben omdat het volgens hem toch niet zou lukken, 'als zijnde boute aan bouten en inhoud aan inhoud.' Garssen hield echter aan, zeggende 'dan willen wij ten minsten sien hoe verre wij komen kunnen', maar veerman De Boer bleef bij zijn weigering. De andere Schokkers waren daarop weggezeild, maar Garssen bleef met zijn schuit bij de veerboot liggen. Een dik uur daarna kwam Jan de Boer, de zoon van de veerman, met een inderhaast in Amsterdam gehuurd schip en vijf helpers bij het wrak aan. Toen de zoon hoorde dat er nog mensen in het ruim zaten is hij meteen aan het hakken gegaan en haalde hij er nog één man levend uit.

De verklaring van Jan Willems Bos¹⁵ uit de Molenbuurt bevestigt de lezing van de overige Schokkers. Bos was in de nacht van donderdag op vrijdag met twee kameraden naar de veerboot gevaren. Ook hij stelde dat de veerman het redden van de mensen in het ruim tegengewerkt had, dit in tegenstelling tot diens zoon, die, toen hij bij het

Schokland

Schokland kent een lange voorgeschiedenis. Afwisselend was het gebied land, dan weer speelde water hier een hoofdrol. Al in prehistorische tijden was het voor mensen een aantrekkelijke vestigingsplaats. Later kreeg de zee steeds meer invloed. Mede door menselijk ingrijpen werd Schokland in de Middeleeuwen een eiland in de Zuiderzee. Van oudsher woonden de bewoners van Schokland op drie kunstmatig opgehoogde woonheuvels: de terpen Emmeloord, Middelbuurt en Zuidert. De rest van het eiland was te laag en te drassig voor bewoning. Door ruimtegebrek stonden de houten huisjes in de dorpjes dicht op elkaar gebouwd. Bij brand bleef de schade dan ook meestal niet beperkt tot één woning. Regelmatig kwamen bij hoog water grote delen van het eiland onder water te staan. Bij stormvloed was men zelfs op de terpen niet veilig. In de zestiende en zeventiende eeuw was er op het eiland nog voldoende grond beschikbaar voor akkerbouw en veeteelt. Rogge en boter van Schokland werden in Kampen op de markt verhandeld.

Maar rond 1700 was het eiland zo klein geworden dat voor akkerbouw geen plaats meer was. Door de drassige grond liep ook de veeteelt sterk terug. Langzamerhand werd visserij het belangrijkste bestaansmiddel en bracht veel bewoners een zekere mate van welvaart. Er werd vooral gevestigd op de Zuiderzee. Een populair schip was de 'Schokker', een scheepstype met zeer goede zeileigenschappen.

In de negentiende eeuw raakte de visserij in verval. Tegenvallende vangsten, veroorzaakt door een enorme teruggang in de haringstand, zorgden voor toenemende armoede. Steeds meer Schokkers konden niet meer zelfstandig in hun levensonderhoud voorzien. Velen werden afhankelijk van de staatskas en de liefdadigheid. Nadat Schokland vierhonderd jaar een bewoond eiland was geweest, werden de (meeste) inwoners in 1859, nadat ze verplicht hun huis hadden afgebroken, van het eiland gehaald, waarbij zij een forse schadeloosstelling uitgekeerd kregen. De belangrijkste reden voor deze ontvolking was dat een bewoond Schokland de Staat meer geld kostte dan een onbewoond Schokland.

Sinds 1942 behoort Schokland tot het 'vaste land' en ligt het, als een schip op het droge, midden tussen de boerderijen in de Noordoostpolder. Het voormalig eiland met zijn graven, terpen, dijken, verkaveling, landschap en natuur toont op een klein gebied de geschiedenis van laag Nederland. In 1995 heeft Schokland als eerste erfgoed in Nederland de status van Unesco Werelderfgoed verworven.

schip kwam, gezegd had: 'Wij sullen sien dat wij er een gat in krijgen, al souden wij het schip aan stukken slaan.'

De lezing van de veerman

Al met al lijkt het erop dat een aantal mensen gered had kunnen worden, als veerman Jacob de

Boer zich wat verantwoordelijker had gedragen en meer aandacht aan de drenkelingen had besteed dan aan zijn os of aan zijn schip. Maar de veerman dacht daar zelf anders over. Op 24 oktober 1745 schreef hij een brief aan het stadsbestuur van Zwolle om zijn kant van de zaak te belichten. Hij was niet in staat zelf voor de magistraat te verschijnen, omdat hij naar eigen zeggen de schrik van het ongeluk en de daardoor ontstane 'quale en siekte' nog niet te boven was. Hem was ten laste gelegd dat hij de oorzaak was van 'het droevig omkomen van so veel sielen'. De Boer was daar zelf allerminst van overtuigd en beschreef daarom wat er volgens hem echt gebeurd was. Het schip was ongeveer een uur voor zonsondergang omgeslagen. Waarom en waardoor wist de hij niet omdat hij op dat moment in het ruim was, maar hij vermoedde dat een waterhoos de oorzaak was geweest. Het schip stroomde meteen vol water. Toen hij boven kwam, trof hij daar alleen nog maar zijn knecht Valentijn Potzer aan. De Boer was toen op het zwaard geklommen en greep een haak. Terwijl zijn knecht hem bij zijn kleren vasthield, redde hij daarmee elf van de in het water drijvende mensen, 'bevelende deselve hare siele dog alle aan God op te offeren', omdat hij beseftte dat hun overlevingskansen niet groot waren. Toen een Durgerdammer visser hun richting op kwam zeilen, had hij de overlevenden gelast recht op de omgeslagen boot te gaan staan zodat ze beter gezien konden worden. De Durgerdammer arriveerde bij de veerboot toen de zon al onder was en had 'alle versogt en gebeden tot verhoeding van ongeluk niet te schielijk, maar een voor een, over te stappen.' Toen alle overlevenden in de vissersboot zaten, bleef de veerman bovenop het wrak naar mensen vissen. De Durgerdammer visser klom ook bovenop het wrak en hielp een tijdje vruchteloos mee, maar merkte even later op: 'schipper, de menschen sijn alle so nat.' Hij vond het daarom verstandiger om eerst de drenkelingen aan land te brengen: 'Wij moeten weg, kom over of ik seil weg.' De veerman was daarop ook in de Durgerdammer schuit gestapt, die toen naar de Molenbuurt op Schokland zeilde, waar ze rond acht uur 's avonds aankwamen. Daar had hij direct een schuit gehuurd en was met zijn knecht

Frans terug naar het wrak gevaren. Zijn knecht Valentijn had hij 'met een schuite herrewaarts gesonden' (naar Zwolle). In de schuit die naar het wrak zeilde, zaten 'Jan Kok¹⁶ en Jan Garste [Garsen], mitsgaders nog een derde Schokker wiens naam hem onbekend was', en een zekere Arent Hagendoorn uit Almelo.

Rond drie uur 's nachts kwamen ze bij het wrak aan en waren daar voor anker gegaan. Bij het aanbreken van de dag hadden ze het anker gelicht, waarna ze hun schuit langzij het wrak brachten. Met touwen maakten ze zich vast aan de mast en spriet van de veerboot en waren daar 'blijven liggen om te passen op de goederen die er quamen uitdrijven, ook eenige geborgen sonder te weten dat er nog leven in het wrak was.'

Rond negen uur kwam er een andere Schokkerschuit bij het wrak om buit te zoeken, zo meende De Boer, maar toen dat niet lukte was die schuit weer terug gevaren naar Schokland, met Arent Hagendoorn aan boord. De knecht Frans was ook met die boot teruggeevaren, met het roer van de veerboot.

Rond twaalf uur kwamen er nog vier schuiten bij het wrak aan. Schipper De Boer beloofde de opvarenden een eerlijke beloning als ze het wrak konden lichten. Het slepen lukte echter niet. Daarna was hij weer op het wrak geklommen en ontdekte hij dat er nog levende mensen in het ruim zaten. Hij zei: 'Mijn God, daar is nog leven in', tegen de door hem gehuurde schipper die ook op de omgeslagen boot was geklauterd. Drie of vier van de Schokkers die vergeefs hadden gesleept, kwamen ook luisteren, 'onderling gissende dat ze nog twee of drie levendigen hoorden.' Enkele Schokkers hadden toen gezegd: 'Dan moeten wij een gat in het schip kappen', waarop hij naar eigen zeggen had gevraagd: 'God mannen, hebt gij gereedschap?' De Schokkers zeiden: 'Wij hebben een bijl.' Daarop had hij hen toegeroepen: 'Sied gij er kans toe, ik geef handen en voeten los',¹⁷ en wees hun de plaats aan waar ze het beste konden gaan hakken. Volgens de veerman zouden de Schokkers toen plotseling beweerd hebben dat het nooit zou lukken met hun bijltjes, waarop ze waren weggeevaren om weer te gaan vissen. Hij deed nog



De scheepsramp werd vermoedelijk veroorzaakt door een waterhoos. Waterhozen komen in Nederland vooral in de tweede helft van de zomer en het najaar voor. (Collectie Van Hezel)

een poging om de door hem eerder ingehuurd drie Schokkers te bewegen hun plaatsgenoten terug te roepen, om te bezien of zij nog kans zagen de vastzittende mensen te redden, maar Jan Kok antwoordde: 'Sij sullen nu niet weer komen.' Ongeveer een uur later arriveerde het schip van Christiaan de Zee, met aan boord de zoon van de veerman en allerlei gereedschap. Op aanwijzen van de veerman was zijn zoon meteen aan het werk gegaan en tot acht uur 's avonds bezig geweest om een gat in het schip te maken. Daarna was schipper De Boer naar Emmeloord gevaren, waar 'in praesentie van de schoolmeester en scholtes [schout] door voorn[oemde] twee getuigen is gesegd en verklaard: Hoe kund gij lieden de man beschuldigen, hij heeft handen en voeten los gegeven.'

Wie die twee getuigen waren, is niet duidelijk. Wel is duidelijk dat de beweringen van de veerman over het openhakken van het wrak niet overeenkomen met de vele getuigenverklaringen. En geen woord van hem over de os die hij probeerde te redden terwijl er mensen voor zijn ogen verdronken!

Strafontlopen

De Zwolse magistraat zal die tegenstrijdigheden natuurlijk niet zijn ontgaan. Het onderzoek werd

uitgebreid. Op 31 november 1745 moesten de op Emmeloord wonende Schokkers die met hun schuiten bij het omgeslagen schip van Jacob de Boer waren geweest, een verklaring afleggen voor H. Morre,¹⁸ de schout van Emmeloord, die bijgestaan werd door de burgemeesteren Gijsebert Tijmens¹⁹ en Willem Bruijns.²⁰ Een en ander gebeurde op verzoek van het stadsbestuur van Zwolle.

Die Schokkers waren Louwe Dirks, Harmen Harmens, Willem Claesen, Harmen Michiels Jas en Dubbel Hendriks, allen 'van competenten ouderdom'. Zij verklaarden unaniem 'niet gesien te hebben dat schipper Jacob de Boer een bloot mes in de hand heeft gehad ten tijde als hij haar verwijsert en belet heeft van een gat in het schip te maeken om de nogh levendige menschen te redden.' Op de vraag of zij bijlen bij zich in hun schuiten hadden gehad, waarmee de vastzittende mensen eventueel gered hadden kunnen worden, antwoordden de eerste twee Schokkers bevestigend, de anderen ontkennend.

Of veerman Jacob de Boer ooit door een rechtbank schuldig werd bevonden aan de dood van veel van zijn passagiers, valt niet meer te achterhalen. Wel is zeker dat de zaak nog jaren bleef doorsudderen. Vier jaar na het ongeval, in oktober

1749, blijkt zelfs 'Sijne Hoogheid den Heere Prince van Orange en Nassau etc. etc.' op 't Loo (stadhouder Willem IV) zich met de zaak bezig te houden. De prins ontving toen een pakket met afschriften van alle proces-verbalen in deze zaak. Duidelijk is dat men de veerman verantwoordelijk hield voor de dood van vele mensen. Het stadsbestuur van Zwolle stelde dat gebleken was dat 'de schipper Jacob de Boer zijn pligt in verscheiden opsigten seer grovelijk sou hebben te buiten gegaen.' Uit een begeleidende brief bij de stukken blijkt dat de veerman spoorloos verdwenen was, waardoor het nog steeds niet tot een mogelijke veroordeling was gekomen. Men vermoedde dat De Boer zich ophield in Amsterdam, waar ook zijn zoon woonde. Pogingen om hem daar op te sporen bleven zonder resultaat, ondanks opsporingsberichten in de 'Couranten', waarbij een premie uitgelooft werd aan degene die hem wist aan te brengen. Ook toen was het dus al zo dat slimme schurken nogal eens hun straf weten te ontlopen....

* Naschrift: Het ongeluk met het veerschip werd vermoedelijk veroorzaakt door een waterhoos. Een waterhoos is een klein trechtervormig slurfje veroorzaakt door snel draaiende luchtbewegingen. Waterhozen zijn in Nederland soms onder de wolken zichtbaar boven de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. Als zo'n slurf het wateroppervlak raakt en water opzuigt, wordt dit verschijnsel een waterhoos genoemd. Waterhozen komen vooral in de tweede helft van de zomer en het najaar voor. Wie zich op het water bevindt, moet bedacht zijn op waterhozen. Het windveld is in de regel veel minder sterk dan bij windhozen, maar sterk genoeg om voorzichtigheid in acht te nemen. Volgens de getuigenverklaringen was de veerboot op het binnenwater al instabiel. Dit kan verklaren waarom een (lichte?) waterhoos voor deze schuit net verkeerd afliep, terwijl andere boten in de buurt gewoon verder zeilden (verklaringen van de knechten Valk en Potzer).

** Dit artikel verscheen eerder in: *Het Schokker Erf* nr. 67, januari 2008, 4-17. In deze oorspronkelijke versie staan uitgebreide genealogische gegevens van de vermelde Schokkers, die hier ingekort zijn.

Noten

1. De stukken zijn te vinden in het Historisch Centrum Overijssel te Zwolle, Stadsarchief Zwolle, toegangsnr. 700, inv. 3871
2. Mogelijk wordt hier bedoeld: Bevergern (gemeente Hörstel) in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen. Dit plaatsje ligt halverwege Bentheim (net over de grens bij Oldenzaal) en Osnabrück.
3. Steinheim ligt in Nordrhein-Westfalen, halverwege tussen Osnabrück en Kassel.
4. Lees: van Recklinghausen uit Tecklenburg (Nordrhein-Westfalen).
5. Mogelijk wordt hier bedoeld Minden in Nordrhein-Westfalen. Deze plaats ligt halverwege Osnabrück en Hannover.
6. Wie Jan Schouten was, is niet bekend. Het is wellicht de beurtschipper die onder die naam in 1756 voorkomt op het Register van loting om de beurten van de Zwolse karveelschippers voor het veer op Haarlem en Leiden (1756-1863). HCO Zwolle, Stadsarchief Zwolle, toegangsnr. 700, inv. 1619
7. Willem Bruinsen, bijgenaamd Schouten Zoon, gedoopt Ens 8-3 1691, overleden Zuiderbuurt 31-5 1747
8. Louwe Claesen (Been), gedoopt Emmeloord 10-2 1728, overleden Schokland 20-7 1769
9. Hermannus Michiels (Baentjes), overleden Schokland 14-11 1775
10. Hermannus Hermesen Sul, overleden Emmeloord 29-12 1780
11. Dubbel Hendriks, gedoopt Emmeloord 19-7 1714, overleden Schokland 6-6 1769
12. Lauwe Dircks de Graaf, overleden Schokland 24-5 1769
13. Willem Klaasz, gehuwd 6-12 1705 op Emmeloord met Annegeje Dubbelsz.
14. Jan Jansen Gertsen, geboren op Ens, overleden na 2-8 1778
15. Nadere gegevens over Jan Willems Bos zijn niet beschikbaar. Mogelijk was hij een van elders afkomstige arbeider.
16. Wie deze Jan Kok was, is niet duidelijk. In die periode woonden diverse mannen met die naam op Schokland.
17. 'hand ende voet afdoen van' = van zijn recht op iets afzien.
18. Henrik Morre, geboren ca. 1695, riemer van Zwarsluis, koster te Vollenhove, schout van Emmeloord (1745). Een riemer is een arbeider die turf riemt, oftewel in riemen snijdt. Een riem is een lange smalle strook getriptie veenstof, zo breed als een turf dik is.
19. Gijsbert Tijmensens, geboren op Emmeloord, gehuwd 22-1 1708 op Ens.
20. Nadere gegevens over Willem Bruijns zijn niet beschikbaar.

Zuiderzeeschippers namen ongehoorde risico's

Toeval kleurt herinnering aan laatste zeilschipper Reus

Een oude schipper en twee schilderijen spelen een opmerkelijke rol in het verhaal over een toevallige samenloop van omstandigheden die zich onlangs in mijn historisch bewustzijn voordeed. Het begon allemaal met een krantenbericht. Daarin werd vermeld dat een Zwols comité plannen koestert om aan de hand van een wrak uit de zeventiende eeuw een eeuwenoud beurtschip na te laten bouwen, als een tastbaar symbool van het Zwolse scheepvaartverleden op de voormalige Zuiderzee.

Cornelis Reus

Toen ik het las herinnerde ik mij dat ik in 1952 aan de Buitenkant in Zwolle – als een van mijn eerste proeven van journalistieke bekwaamheid – een oude beurtschipper had geïnterviewd. Het leerling-verslaggeverijtje, dat ik toen was, vond het best een boeiende klus, maar ook niet méér dan dat. Nu, 56 jaar later, besef ik dat mijn prille krantenstuk, dat ik als vergeeld knipsel in een oud mapje terugvond, de proporties van een historisch document heeft aangenomen. In de persoon van Cornelis Reus sprak ik namelijk met de allerlaatste schipper die de zeilvaart op de Zuiderzee nog had meegemaakt.

Het bleef niet bij deze herinnering. Langzamerhand zag ik een samenhang van toevalligheden, die mij een nieuw gezichtspunt op mijn eigen historisch perspectief schonken. Ik hoefde er niet eens mijn huiskamer voor uit. De twee schilderijen die het mij duidelijk maken, hangen er aan de muur.

Aan de ene kant van de kamer vertoont zich al tientallen jaren een groot schilderij van mijn vader Teun van der Veen, waarop hij in de jaren vijftig van de vorige eeuw een stukje van de Buitenkant in Zwolle vereeuwigde. Nooit eerder had ik mij gerealiseerd dat het precies dezelfde plek

voorstelt als die waar ik met de oude Reus op zijn schip had gesproken. En toevallig gebeurde dat ook nog ongeveer in dezelfde tijdperiode.

Ik kwam daar achter in het voorjaar van 2008, toen het boek verscheen dat ik over het leven van

Willem van der Veen



De plek, waar schipper Reus in 1952 werd geïnterviewd, staat afgebeeld op een schilderij van Teun van der Veen uit 1956. (Collectie auteur)

mijn vader schreef en dat door Waanders werd uitgegeven. Juist in die tijd las ik ook het bericht over de Zwolse plannen met het zeventiende-eeuwse beurtschip. Laat dat Buitenkantschilderij nu net toevallig door de layout-ontwerpster als omslag van het boek zijn uitgekozen!

Schilderij van Emanuel de Vries (1816-1875). Het stelt een tafereel op de voormalige Zuiderzee ter hoogte van Schokland voor. Het in zwaar weer door de golven ploegend vrachtscheepje (een zogeheten hektjalk) zou afkomstig uit Zwolle kunnen zijn. (Collectie auteur)

Mijn vader schilderde het doek vanuit een raam van het Hopmanshuis dat toen aan de achterkant nog in het water stond. Vlak achter het Hopmanshuis ziet men drie schepen naast elkaar liggen, precies tegenover het karakteristieke bouwsel, waar nu De Tagrijn gevestigd is. In de jaren vijftig van de vorige eeuw was dat nog een echt schipperscafé, waar kastelein Berend de Graaf de glazen poetste en de vele schippers in Zwolle de ruimte gaf om hun beurtvaarten onder elkaar te verdelen. Een collega van De Graaf, de al even legendarische

waard Willem van Dorth (bijgenaamd ‘De Dodde’), had mij destijds attent gemaakt op de oude beurtschipper, in wie hij een dankbaar onderwerp voor een kranteninterview zag. Van Dorth vergezelde mij naar het schip van Reus dat sterk leek op het vaartuig (het meest rechtse aan de kadekant), dat mijn vader op zijn schilderij afbeeldde.

Schokland

Aan de andere kant van mijn huiskamer hangt een ander schilderij dat – eerder nooit door mij onderkend – ook met het schippersleven op de oude Zuiderzee te maken heeft en dat zich plotse-ling mengde in de samenhang van toevalligheden. Ik erfde het van mijn vader die het in de jaren veertig van de vorige eeuw tijdens een boedelveiling op de kop tikte. Het houten paneel stamt uit het midden van de negentiende eeuw en werd



gemaakt door de niet onbekende zeeschilder Emanuel de Vries (1816-1875).

Ik had het altijd als een aardig zeetafereeltje beschouwd, zonder me af te vragen waar het zich afspeelde en of er historische bijzonderheden aan waren verbonden. Nu zag ik het vrachtscheepje dat centraal in de schildering is gesitueerd met heel andere ogen. Het ploegt zich met klein zeil door ruw golvend water, zo ruw dat je je afvraagt: zal dat wel goed gaan? Daar moet de schilder een bedoeling mee hebben gehad.

Ik herinnerde mij nu ook dat ik vroeger wel eens van mijn vader hoorde dat het schilderij een afbeelding van stormachtig weer op de Zuiderzee bij Schokland is. Dat lijkt een heel aannemelijke veronderstelling, want op de afbeelding is ook een karakteristieke smalle zeewering, een palissade van houten palen en balken, te zien. Als men heden ten dage het voormalige eiland Schokland nadert, ziet men daar nog steeds zo'n hoge bundel hout staan. Overigens nu niet meer te midden van woeste golven, maar rustig uitrijzend boven wuivend gewas. Bovenop de golfbreker van het schilderij ontwaart men kleine figuurtjes die met touwen een bootje uit het ruwe water trekken. Deze op Schokkers lijkende mannen dragen de naar hen genoemde wijde broeken.

Toen ik nog eens goed naar de verschillende elementen van het schilderij keek en constateerde dat het door de golven zwoegende scheepje uit de negentiende eeuw wel een kleinere versie van schipper Reus' vaartuig leek, kwam er een logisch aandoende gedachte bij mij op: dat scheepje zou, al zwalkend over de woelige baren van de Zuiderzee, best eens uit Zwolle afkomstig kunnen zijn.

Vanuit Zwolle bestond immers eeuwenlang een veelbevaren route voor rivierschepen via het Zwartewater en het Zwolse Diep, vlak langs Schokland, naar Enkhuizen en andere stadjes aan de overkant van de Zuiderzee. Ook op moderne landkaarten is duidelijk te zien dat dit de kortste weg was over een toen weids water dat minder dan een eeuw geleden nog een échte zee kon worden genoemd. Schepen die eigenlijk voor de riviervaart waren gebouwd, waagden zich al eeuwen op de felle, korte golfslag van de Zuiderzee, waar het soms onbedaarlijk kon spoken.

Schippers in vroeger eeuwen zagen niet op tegen het gevaar en namen met hun scheepjes - diepliggend door zwaar beladen ruimen - vaak ongehoorde risico's op hun tochten naar de overkant.

Mijn vermoedens werden gestaafd door mijn collega Johan Prins die veel verstand van schepen heeft. Nadat hij het schilderij had gezien was zijn commentaar: 'Het scheepje op de voorgrond heeft het meest weg van een hektjalk. Een klein vrachtaartuigje zonder roef, vooral voor de binnenwateren. Elke werf bouwde wel een eigen vorm van een regionaal type. Het is geen vissersschip. Het heeft een lange gaffel en ik mis een gieck. Het is eigenlijk te klein voor de Zuiderzee, maar om geld te verdienen namen schippers vaak grote risico's en gingen niet zelden met hun hele gezin ten onder. Dat het Schokland is, lijkt me goed mogelijk, te zien aan de palissade en de windrichting.'

Na deze reactie was ik er van overtuigd dat Emanuel de Vries niet zomaar een willekeurig zeetafereel schilderde, maar met zijn afbeelding wel degelijk commentaar leverde op een toen actuele situatie: de gevaarlijke overtochten van rivierschepen op de Zuiderzee.

Wachten in Zwolle

Cornelis Reus kon over de risico's van zijn vak meepraten. Dat werd wel duidelijk toen ik op die mooie aprildag in 1952 aan de Zwolse Buitenkant met de 71-jarige schipper in gesprek raakte. We zaten met ons vieren - de schipper zelf, zijn 50-jarige zoon Hendrik, cafébaas Van Dorth en ik - dicht op elkaar in een piepklein roefje. Vader Reus deed voornamelijk het woord. Het soms moeilijk verstaanbare accent, waarmee hij sprak, bleek een verrassende afspiegeling van zijn werkzaamheden. Tussen de grondtonen van zijn Westfriese spraak door, hoorde ik regelmatig typisch Zwolse klanken. Eigenlijk niet zo'n wonder voor een man die niet minder dan zestig jaar tussen Enkhuizen en Zwolle heen en weer had gevaren. In die tijd was hij heel vertrouwd geraakt met de Overijsselse hoofdstad, waar hij dikwijls langdurig met zijn schip op lading lag te wachten. Natuurlijk kwam hij dan veel in contact met de Zwolse bevolking die zijn Westfriese geknorp beantwoordde met haar eigen geknauw.

Schipper Cornelis Reus en zijn zoon Hendrik in 1952 op zijn schip de Vrouwe Geertruida aan de Buitenkant in Zwolle. (Foto Henneke, 'Zwolse Courant', 28 april 1952)



Op zijn tochten vanuit Enkhuizen naar Zwolle bestonden de vrachten van Reus voornamelijk uit groenten en aardappelen, die hij in het groot inkocht bij de Westfriese veilingen en die hij aan de overkant aan de kleinhandel van Zwolle en de rest van West-Overijssel verkocht. Groenten betekenden een riskante vracht, omdat ze sterk aan bederf onderhevig zijn. Daarom moest Reus altijd varen, welk noodweer er ook op til was. Als de schipper zijn ruim in Zwolle had leeg verkocht, diende de noodzaak zich aan om een lading voor

de terugreis naar Enkhuizen te bemachtigen. Hij moest het hoofd immers boven water zien te houden, niet alleen letterlijk maar ook figuurlijk.

De ladingen werden vanaf het begin van de twintigste eeuw meestal onder de schippers verdeeld door de bevrachtingsbeurzen van de Algemene Schippersbond, die na de eeuwwisseling waren ontstaan. Ondernemers die vrachten per schip wilden laten vervoeren, werden toen verplicht deze bij de beurzen te melden, waarna ze voor eenheidsprijzen onder de schippers werden verdeeld. Overigens, vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw hadden steden onderling reeds regelingen van beurtvaart getroffen die regelmaat en evenwicht brachten in het aandeel van schippers in het vracht- en soms ook personenvervoer.

Bij Reus aan boord hadden zich trouwens nimmer passagiers gemeld. Daarvoor was zijn zestigjarige 'heen-en-weer Enkhuizen-Zwolle' te onregelmatig. Wachten op vrachten was het vertrouwde parool. En wanneer die vrachten zich aandienen, moest zo snel mogelijk het zeegat worden gekozen.

Vastgebonden aan roer

Als piepjong knechtje van elf was Cornelis in 1892 bij zijn vader Isaac begonnen. De 'zaak', zoals de schipper zijn bedrijfje noemde, was in 1841 in het leven geroepen door een overgrootvader, ook al zo'n echte zeebonk als hij. Oceanen bevoeren de Reuzen nimmer, maar Neerlands eigen zeetje, dat in 1932 na de aanleg van de Afsluitdijk tot meer degradeerde, was voor hun scheepjes die de vijftig ton nooit te boven gingen minstens even moeilijk te overbruggen.

Cornelis Reus was in 1921 de allerlaatste schipper die met zeil voer. Toen stopte hij ermee. Uit overwegingen van concurrentie moest de motor er aan te pas komen. 'Maar als schipper voelde ik toen wel een gemis', zei hij.

Bij nacht en ontij stond Reus open en bloot aan het roer, net zoals het figuurtje dat op het schilderij van Emanuel de Vries is te zien. Een stuurhut vond de schipper overbodige luxe en belemmerde hem bovendien in zijn navigatie. Zelfs als de grote nachtboot die op stoom voer bakzeil haalde, durfde Reus de overtocht aan.

‘Met Gods onmisbare zegen’, zei hij er direct achteraan.

Het kon zo verschrikkelijk spoken op het kleine, maar geniepige zeetje dat de schipper zichzelf weleens aan het roer vastbond om niet overboord te slaan. Soms was de toestand zo kritiek dat er planken in de mast moesten worden bevestigd. Als de *Vrouwe Geertruida* zoals het schip heette, dan naar de kelder zou gaan, konden de opvarenden hiermee tenminste het hoofd boven water houden. De diepte op de Zuiderzee was immers nooit erg groot.

Door hun zeemanschap ontsnapten de Reuzen vele malen aan schipbreuk. In 1949, uitgerekend in de tijd dat de zee reeds een meer was geworden, scheelde het maar een haartje. In een korte periode van twee weken waren Cornelis en zijn zoon aan de rand van de ondergang. De eerste maal loeide de Noordwester met ongehoorde kracht en was vastbesloten zijn prooi, de *Vrouwe Geertruida*, tot buit te bestemmen. Maar het enige dat hij kon bemachtigen was de mast die overboord sloeg. Zonder mast wisten Reus en zijn zoon het schip toch behouden aan de kant te krijgen.

Een week later, toen de mist als een ondoordringbaar gordijn over het water lag, voeren de Reuzen door een onklaar geraakte gasboei op een wrak. Ook toen viel het schip niet aan de golven ten offer. De schippers lieten zich niet zo gauw verslaan. Behalve dan enkele malen door de hoge waterstand aan het Rodetorenplein in Zwolle,

toen de Afsluitdijk nog een toekomstdroom was. Ladingen rode en witte kool die op de kade gestapeld stonden, werden weggespoeld. Cornelis Reus kon zich er na jaren nog kwaad over maken.

Tragisch

De oude schipper verklaarde aan het einde van ons gesprek dat hij voorlopig nog van geen ophouden wilde weten. Hoe tragisch is het dan ook dat voor hem reeds een half jaar na onze ontmoeting het noodlot toesloeg. Wim Huijsmans, archivaris bij het HCO, kwam hierachter door zijn ontdekking van een bericht in de *Zwolse Courant* van 3 oktober 1952. Dit nieuws was mij destijds ontgaan doordat ik in die tijd redacteur van de Kamper editie van de *Zwolse Courant* was geworden.

Cornelis Reus stierf 2 oktober 1952 op zijn eigen schip in het harnas door een noodlottig ongeluk. Omstreeks half elf's avonds kwam hij met zijn schip bij Hasselt aan. Omdat de brug gesloten was, moest de mast gestreken worden. Door een noodlottige samenloop van omstandigheden schoot de mast los en kwam neer op de oude schipper die aan het roer stond. Hij werd op slag gedood.

Zo kwam er een abrupt einde aan een zestigjarige carrière als beurtschipper tussen Enkhuizen en Zwolle. Storm noch ijs konden Cornelis Reus uit het lood slaan, maar door de mast van zijn eigen schip moest hij het loodje leggen.

Met het beurtschip naar Amsterdam in 1779

Gerrit van Hezel



Christian Wilhelm von Dohm (Lemgo 1751–1821), historicus, econoom en diplomaat en uitgever van het tijdschrift *Deutsches Museum* (1776/179), geschilderd door Karl Christian Kehrler in 1795.
(www.gleimhaus.de)

Eeuwenlang hebben de Zwolse karveelschippers een belangrijke rol gespeeld in het personen-, beesten- en goederenvervoer over de Zuiderzee. De vaart op Amsterdam, sedert 1594 door de schippers bij toerbeurt onderhouden, was het belangrijkste. Veel is bekend over de tarieven, het vervoer, de concurrentie met Amsterdam en Hasselt en over (vermeende) misdragingen van eigen en vreemde schippers. Maar over hoe de passagiers de overtocht van het Zwolse Rodetorenplein naar de Oude Brug in Amsterdam hebben beleefd, weten we weinig. Een uitzondering daarop is het briefverslag van de Duitser Heinrich Ludwig Wilibald Barkhausen. Ik stuitte toevallig op de tekstuitgave hiervan toen ik aan het googelen was in *Google Books*, op zoek naar relaties tussen Zwolle en Bentheim/Bentheimer zandsteen.

Heinrich L.W. Barkhausen reisde in de zomer van het jaar 1779 naar Holland en maakte een vriend in L. (wellicht Lippe) in negen brieven deelgenoot van deze tocht. In zijn eerste twee brieven beschrijft Barkhausen zijn tocht via Osnabrück naar Zwolle en van daar met het beurtschip naar Amsterdam. Uitgever Christian Wilhelm von Dohm nam Barkhausen's *Briefe aus Holland* een paar jaar later in zijn tijdschrift *Deutsches Museum* op.¹ Barkhausen – in 1742 geboren in Niederbarkhausen in Lippe – had in 1764 zijn rechtenstudie afgerond met een scriptie over de juridische geschiktheid van het begrip 'te goeder trouw'. Vervolgens had hij zich onder andere bezig gehouden met de financiële kant van de graanhandelspolitiek. Na zijn Holland-reis werd hij respectievelijk 'Kriegsrat' te Maagdenburg, domein- en belastinginspecteur in Ellrich en 'Geheimrat' en stadspresident van Halle.² In 1798 nam hij ontslag, onder meer om reizen naar Frankrijk en

(nogmaals) de Nederlanden te maken en om zijn economische en politieke ideeën – waaronder de afschaffing van de doodstraf – te publiceren.

Aan boord van een Zwols beurtschip was Barkhausen onder meer getuige van een religieuze discussie tussen een jood en een protestant. Dat zal Christian Wilhelm von Dohm, die de historisch-politieke redactie van het *Deutsches Museum* behartigde, zeer geïnteresseerd hebben. Von Dohm bestudeerde toen namelijk de maatschappelijke positie van de joden, waarover in 1781 zijn boek *Ueber die buergerliche Verbesserung der Juden* verscheen en waarin hij – als een van de eersten – de gelijkberechtiging van het joodse volksdeel bepleitte.

Hieronder volgen de eerste twee brieven van Heinrich L.W. Barkhausen. De brieven zijn door mij vertaald en voor de leesbaarheid heb ik enkele tussenkopjes toegevoegd.

Brief 1

'Zwolle, [maandag] 5 juli 1779

(...) Kort na de middag ben ik vandaag met mijn goede reisgenoot (...) hier aangekomen, nadat we op de hele reis maar één rustdag, namelijk in Osnabrück, hadden genoten. (...)

Vanaf Osnabrück reizen de meesten die Holland willen zien over Deventer en Amersfoort direct naar Amsterdam. Iedereen verwonderde zich erover dat wij onze weg over Zwolle namen en ons bovendien aan de ongemakken van een zeereis wilden blootstellen.

Wij bleven echter aan ons voornemen vasthouden, juist om eens een zeereis mee te maken.

Er zijn weinig streken in Duitsland, waar het onderweg in het goede jaargetijde zo ontspannend is als in een deel van het Hochstift Osnabrück.³ Bosschages, dalen, weiden, kleine beken, uitzichten op bergen in de verte, kortom allerlei zintuig-



lijke afwisselingen. De dorpen liggen merendeels verstrooid; elke boer heeft zijn landerijen, die om zijn boerderij liggen, met levendige hekken omsloten en dit alles tezamen geeft een romantische aanblik die men zich moeilijk indenken kan. U weet dat dit in verschillende streken van het anders zo slecht bekend staande Westfaalse land ook zo is, en dat natuur en gewoonten van het volk, zonder specifieke opleiding, van zulke streken betere parken gemaakt hebben als wellicht in Engeland, of elders waar dit soort anglomanie heerst, en waar dit tegen zeer hoge kosten en moeite mogelijk is geworden.

[Van Lingen naar Zwolle]

Ondertussen ken ik ook bijna geen onaangename landstreek dan van Lingen tot op ongeveer twee uren van Zwolle af. Men ziet zelfs niet de kleinste heuvel, weinig huizen, en de slakkengang in het diepe zand maakt deze woestenij dubbel onaangenaam. De akkerbouw in dit deel van het

graafschap Bentheim en de provincie Overijssel is zo slecht als maar mogelijk is. Het land, als het nog wat boekweit en rogge (want iets anders wordt hier niet verbouwd) draagt, moet bijna elk jaar bemest worden. Evenzeer is er gebrek aan stro. De landbouwer moet daarom zijn toevlucht nemen tot de zogenaamde plaggenmest, zoals ook in andere zandgebieden gebruikelijk is.

In Lingen, waar men zich van Hollands geld moet voorzien als men niet in verlegenheid wil komen, worden de zeden bij alles al Hollandser, nog duidelijker op het eerste Poststation, in het Bentheimse stadje Nordhorn, vijf uren van Lingen af.⁴ Van daar tot Neuenhaus is het drie, en van hier verder tot Hardenberg, de eerste Hollandse plaats, zes uren. De laatste halte is het Zwarte Ros, een afgelegen herberg, vier uren van Hardenberg af en even zo ver van Zwolle.

Hier heeft u dus de droge beschrijving van onze reisroute. Ik zou inderdaad niet weten wat ik daar meer over zou moeten vertellen, ware het

Een aantal Duitse graafschappen, Overijssel, de Zuiderzee en Holland 1648-1705, naar een kaart in Hette-ma's Grote Historische Atlas, 1977.

Zwolse sjouwers op het Rodetorenplein in 1825, geschilderd door Cornelis Felix, 1783-1861. Uitsnede. (Stedelijk Museum Zwolle)



ook niet dat ik, evenals Sir Marshall,⁵ verder wilde reizen.

[Zwolle en omgeving]

Zwolle zelf ligt in een omgeving die zo aangenaam is als een veld dat steeds vlak blijft maar kan zijn. De heerlijke bosschages [Lustwälder] aan beide zijden van de heerweg, vormen met de eerdere woestenijen een zeer verrassend contrast. Prachtige 'Landsitze', hier Buitenplaatsen genoemd, alleëen met hoge bomen die daarheen voeren en die van tijd tot tijd verschillende mooie doorkijkjes opleveren. Ook de stad op zich brengt ons al een goed idee van Holland bij. Zwolle zou het mooiste en rijkste oord in Overijssel zijn en wordt hier door de bevolking klein Amsterdam genoemd.

Het Rodetorenplein in 1782, door Derk Jan van Elten, 1750-1807. Uitsnede. (Stedelijk Museum Zwolle)



Voor meer details ontbreekt mij de lust en tijd, omdat we morgenvroeg al met de gewone bark⁶ naar Amsterdam willen afreizen. Van daaruit, si diis placet, zult u langere brieven krijgen dan deze, die, voor iemand die door het rijden en gaan vermoeid is en bovendien nog twee nachten niet heeft geslapen, al lang genoeg is. (...).'

Brief 2

'Amsterdam, [woensdag] 7 juli 1779

Hoewel aan een reis over de Zuiderzee niet zoveel gevaren verbonden zijn als aan een noordoostelijke en noordwestelijke doorvaart, of aan een reis om het vijfde werelddeel te zoeken, weet ik dat u toch blij zult zijn dat wij, zoals u uit deze brief kunt zien, behouden zijn [aangekomen] op het vaste land.

Omwille van de logische opbouw, kan ik u over Amsterdam niet eerder wat zeggen dan na het verhaal van onze reis over water die, al mag die ook nog zo ledig zijn zo u wilt, daaraan is voorafgegaan. Ik pak dus de draad weer daar op waar ik die had verbroken en hoop dat u uw vorsten, of wat er anders aan de beurt is, zolang terzijde legt en mij nog dankt dat ik u verschoon van dat wat gedroomd, gedacht, gegeten en gedronken, met waarden en waardinnen besproken en niet besproken is.

[De overtocht van Zwolle naar Amsterdam]

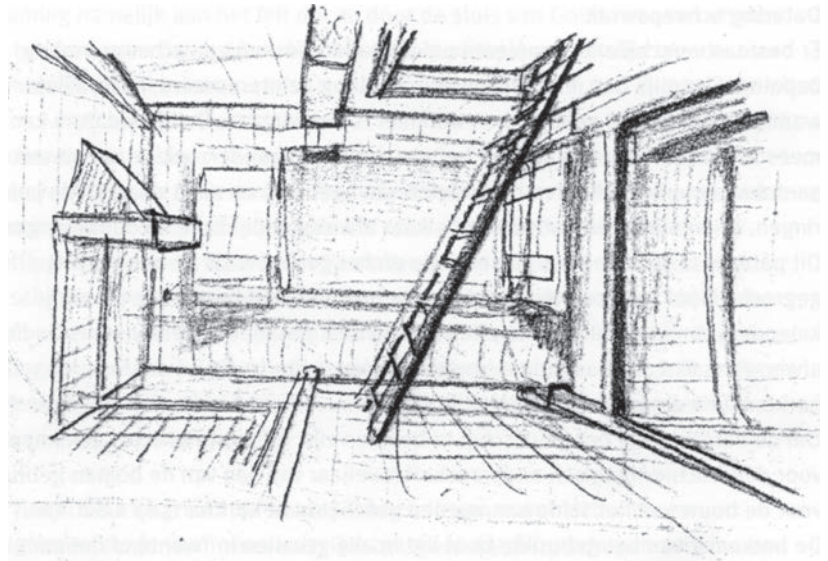
Van Zwolle gaat dagelijks tweemaal, namelijk 's morgens en 's avonds, een schip naar Amsterdam, of er nu veel of weinig personen en zaken te vervoeren zijn.

Wij kozen het schip dat gistermorgen vertrok en begaven ons om acht uur aan boord, nadat we

de kruier onze koffers en andere kleinigheden daar voor vier stuivers heen hadden laten brengen. Wij sloegen volgens gebruik voor een paar dagen aan levensmiddelen in, omdat bij tegenslag, of slechte wind de vaart vaak zo lang duurt, hoewel men bij echt goede wind deze reis in tien tot twaalf uren kan voltooien. Bier, koffie, thee en water worden voor een heel lage prijs door de schipper of zijn mensen verkocht: voor wijn moet echter ieder zelf zorgen.⁷ Men heeft op dit type vaartuigen weinig comfort; daar staat tegenover dat de vracht ook helemaal niet duur is. Wij betaalden, behalve drie stuivers passagegeld,⁸ voor elke persoon nog 1 fl. 5 stuivers voor een plaats in de kajuit, en voor de knecht in het ruim maar acht stuivers.⁹ Deze beurtschepen zijn ongeveer zestig voet lang en twaalf voet breed,⁹ hebben slechts één mast en bestaan uit vier hoofdafdelingen. Aan het uiterste achtereind bevindt zich de genoemde kajuit, waarin hooguit acht tot tien personen kunnen verblijven. Er staan enkele banken en zogenaamde britsen in, waarop strozakken liggen.¹⁰

Een plaats in deze bak, die gewoonlijk achteronder of onder het roer genoemd wordt, kost zoals gezegd 1 fl. 5 stuivers. Men klimt er in door een klein vierkant gat, met behulp van een bewegelijke trap. Het is zaak, zeker bij sterke wind, zeer goed op te letten bij het er in- en uitklimmen om niet door het zich juist boven de opening bevindende roer aan de kant of zelfs geheel van boord te worden geworpen. Verder is in dit kamertje, dat overigens maar ongeveer vijf voet hoog is, nog een treeplank aangebracht. Een gemak, dat de overige passagiers op het schip moeten ontberen; ook ondervindt men daar de zwaaiende bewegingen van het schip het minst.

De tweede afdeling wordt de roef genoemd. Deze is ongeveer even hoog en breed, maar steekt over het dek heen, terwijl men door de vensters, waardoor men ook binnenkomt, uitzicht heeft over het scheepsboord heen. De prijs voor een plaats in de roef bedraagt vijftien stuivers. Hierop volgt, onder en naast de roef, het ruim tot aan het voorste gedeelte van het schip. Koffers en andere bagage van enige grootte worden daarheen gebracht, waarvoor men ongeveer zes tot acht stuivers aan vrachtgeld betaalt. Geringe en



Impressie van het vooronder van een beurtschip, door Gerald de Weerd. (NISA)

Deze schets van soldaten en (wellicht?) een hannekemaaiër in het ruim van een veerschip is waarschijnlijk van de hand van de Zwolenaar Gerard ter Borch de Jonge (ca. 1634). (Rijksprentenkabinet)

6.

Briefe aus Holland.

II.

Amsterdam, den 7. Jul. 1779.

Wenn gleich eine Reise über die Sündersee nicht mit so vieler Gefahr verbunden ist, als eine nordöstliche und nordwestliche Durchfahrt, oder eine Reise, den fünften Welttheil zu suchen, so weis ich doch, daß Sie sich freuen werden, wenn Sie aus diesem Briefe sehen, daß wir wohl erhalten wieder auf dem festen Lande sind. Der Ordnung wegen, kan ich Ihnen von Amsterdam nicht eher etwas sagen, bis die Erzählung unserer Wasserreise, sie mag nun so leer sein als sie will, vorangegangen ist. Ich knüpfe also meinen Faden da wieder an, wo ich ihn zerrissen hatte, und hoffe, daß Sie Ihren Förster, oder wen sonst die Reise trifft, so lange bei Seite legen, und mir es noch dazu verdanken werden, daß ich Sie mit dem, was geträumt, gedacht, gegessen und getrunken, mit Wirten und Wirtinnen gesprochen und nicht gesprochen worden, verschöne.

Von Zwoll geht täglich zweimal, nemlich Morgens und Abends, ein Schiff nach Amsterdam, es mögen nun viel oder wenig Personen und Sachen zu transportiren sein.

R. 2

Wir

'Briefe aus Holland

II

Amsterdam, den 7. Jul. 1779.

Wenn gleich eine Reise über die Sündersee nicht mit so vieler Gefahr verbunden ist als eine nordöstliche und nordwestliche Durchfahrt, oder eine Reise, den fünften Welttheil zu suchen, so weis ich doch, daß Sie sich freuen werden, wenn Sie aus diesem Briefe sehen, daß wir wohl erhalten wieder auf dem festen Lande sind. Der Ordnung wegen, kan ich Ihnen von Amsterdam nicht eher etwas sagen, bis die Erzählung unserer Wasserreise, sie mag nun so leer sein als sie will, vorangegangen ist. Ich knüpfe also meinen Faden da wieder an, wo ich ihn zerrissen hatte, und hoffe daß Sie Ihren Förster, oder wen sonst die Reihe trifft, so lange bei Seite legen, und mir es noch dazu verdanken werden, daß ich Sie mit dem, was geträumt gedacht, gegessen und getrunken, mit Wirten und Wirtinnen gesprochen und nicht gesprochen worden, verschöne.

Von Zwoll geht täglich zweimal, nemlich Morgens und Abends, ein Schiff nach Amsterdam, es mögen nun viel oder wenig Personen und Sachen zu transportiren sein.

Wir'

Het begin van de tweede brief van Barkhausen, zoals die in 1781, in Gotisch schrift, in het 'Deutsches Museum' gepubliceerd werd. (Google Books)

arme lieden zoeken hier hun plek, waarvoor ze eveneens acht stuivers rekenen. Men kan zich in het ruim tussen de bagage comfortabel bewegen, zodat hier de beste plek zou zijn wanneer onstui-mig weer het verblijf op het dek moeilijk maakt, ware het niet dat de onzindelijkheid en de ruwe zeden van het gewone volk je er snel weer uit zouden verdrijven; want hij die voor de beste plaats betaalt, heeft de vrijheid te gaan waarheen hij wil.

Tenslotte is in het voorste gedeelte nog een kleine afgeschutte ruimte voor de vuurhaard en de keuken, waar ook de scheepslieden verblijven [= het vooronder].

Omdat het zogenaamde Zwartewater, waarmee Zwolle met de Zuiderzee in verbinding staat, slechts zeer langzaam stroomt, zoals alle rivieren in dit vlakke land, kwamen we eerst 's middags in zee. Tussen één en twee uur zeilden we de zuidelijke punt van het eiland Schokland voorbij; snel daarna zagen we in de verte het eiland Urk. Op het vaste land achter ons kon men alleen nog met moeite de torenspitsen van Kampen en Vollenhove ontwaren. Tot dusver was de lucht zeer rustig geweest, nu stak echter een tamelijk sterke wind uit het noordwesten op die voor onze vaart juist niet gunstig was. De golven, die op het schip braken, sloegen deels over het dek weg. Omdat er nog een stortregen bij kwam, wilde ik al beschutting zoeken in de kajuit toen de aan stuurboord zittende kapitein (zo noemt men hier alle schippers, ook als het slechts heel gewone lieden zijn) mij er aan herinnerde, dat ik van de zeeziekte de minste last zou ondervinden als ik zo lang mogelijk op het dek zou blijven. Ik volgde deze bekende raad, omdat ik al wat duizelig en misselijk werd, nog bereidwilliger op. Dit geringe ongemak was echter ook alles wat ik te doorstaan had. Enige andere passagiers, vooral vrouwspersonen, kwamen er niet zo goed vanaf. De ellendige aanblik van het braken van deze mensen was het onaangenaamste van onze reis.

De wind ging ondertussen net liggen en de heftige bewegingen van het schip, de eigenlijke oorzaak van zeeziekte, hielden op. We wisten echter thans zeker de volgende nacht op zee door te moeten brengen, omdat 's avonds om tien uur de

boom voor Amsterdam gesloten en geen vaartuig meer binnengelaten wordt.

Daar de Zuiderzee – door grote en kleine schepen, die van Noord- en Zuid-Hollandse, Friese, Overijsselse en Gelderse steden heen en weer bevaren, nog ongerekend de vele vreemde arriverende en vertrekkende zeevaarders – nooit leeg wordt, vonden we in de aanblik daarvan een middel tegen de verveling, die op verre zeereizen vanwege de voortdurende eentonigheid, inderdaad onverdraaglijk moet zijn.

Bij het aanbreken van de nacht ging dit tijdverdrijf ondertussen op natuurlijke wijze verloren. We zaten nu in onze kamertjes en geeuwden, want ongelukkigerwijs was ons gezelschap niet zodanig dat het veel gesprekstof en informatie kon opleveren. Ook een uit Den Haag afkomstige jood, die met zijn dochter verwanten in Zwolle had bezocht en een eerbare burger uit Amsterdam, afgaande op het uiterlijk een handwerksman, die daar voor zijn negoties was geweest, bevonden zich in onze kajuit. Hoewel ik hen verschillende vragen stelde, verloor ik, vanwege uiterst onbevredigende antwoorden, toch snel de lust tot verder onderzoek.

[Godsdienstvrijheid]

Tenslotte begon de Amsterdammer met de jood een gesprek over religie, waartoe hem het gebed dat deze deed een goede aanleiding bood. De jood wilde de Messias van de christenen niet als de zijne erkennen, omdat hij niet uit het geslacht van David zou voortkomen, waarop zijn opponent zich op het geslachtsregister bij Mattheus beriep. “Ja”, antwoordde deze hem, “Dit is in overeenstemming met de duidelijke inhoud van het geslachtsregister bij Jozef. Hun mensen beweerden echter dat Christus door God, of volgens hun bijbel door de Heilige Geest, direct verwekt is, daarom is immers Jozef slechts zijn stiefvader.” Deze “rabbijnistische” tegenwerping, die nog begeleid werd door enkele kleine spotternijen, bracht onze apostel plotseling tot zwijgen. Omdat bij ons geloof of ongeloof noch flauwe joodse lui-men, noch de stambomen bij Mattheus en Lucas de doorslag geven, zou ik u met deze vertelling van een op zich onbeduidend gesprek verscho-

nen, ware het niet dat het een klein bewijs inhield van het feit dat men over zaken van religie in dit land heel vrij kan spreken. U verlangt zondermeer van mij, beste vriend!, dat ik u omstandig zou berichten over de graad van algemene tolerantie van de heersende kerk, tegenover dissidenten van allerlei soort. Zo veel mogelijk wil ik daarvoor zorgen, dat u in mijn ondervindingen straks daarover wat bevredigends vindt; ondertussen kan ik u voorlopig al melden dat, hoe tolerant deze natie overigens ook is, toch niemand anders dan een echt gelovige gereformeerde tot burgerlijke ambten van de een of andere soort kan geraken. Wie bijvoorbeeld slechts secretaris bij een magistraat of een ander college wil worden, moet geloven of voor te geven te geloven, wat de Dordtse Synode voorgeschreven heeft. Bij heel kleine ambtelijke baantjes neemt men het echter niet zo precies.

[De haven van Amsterdam]

Evenzeer als we naar het aanbreken van de dag verlangden, zo verheugden we ons toen we bij zonsopkomst het dek opklommen en de torenspitsen van Amsterdam, weliswaar nog tamelijk ver weg, maar toch heel duidelijk voor ons zagen. De schipper verzekerde ons dat we bij de huidige goede wind in een paar uren in Amsterdam konden zijn.

Om mijzelf het nieuwe onderwerp nog verrassender voor te schotelen, besloot ik tot zolang weer van het dek af te gaan tot we de stad tot ongeveer op een klein uur genaderd waren. Ik moet bekennen, dat mijn onthouding door het daarop volgende prachtige uitzicht dat nu op natuurlijke wijze een veel sterkere indruk moest achterlaten, voldoende beloond werd. Aan de rechterzijde hadden we de met gemetselde dammen tegen de Zuiderzee beschermde kusten van Noord-Holland en het dorp Durgerdam, aan de uiterste landtong bij het begin van het IJ. Ook kon men in de verte de steden Monnikendam en Edam ontwaren. Aan de linkerzijde de kusten van Zuid-Holland, met de steden Naarden en Muiden; voor ons een heel woud van masten, met daarachter de stad Amsterdam, die zich wel over een lengte van driekwart uur langs het IJ uitstrekt met haar hoge gebouwen en torens.

De Kampersteiger te Amsterdam, ets ca. 1770/75, door H. Schouten. Deze steiger was de ligplaats voor de Zwolse en Kamper karveelschippers. (Gemeentearchief Amsterdam)



Die massa schepen, hun verscheidenheid, zowel wat betreft grootte als bouwwijze, de activiteiten van zeelui, dat alles tezamen leverde ons een zeer onderhoudend schouwspel op. We werden, terwijl we midden tussen deze drijvende stad door gleden, niet moe het te bekijken tot ons vaartuig stopte in een van de grachten, die alle hoofdstraten van Amsterdam doorsnijden.

[Kruien naar het Rondeel]

Bij het uitstappen verzamelde zich direct een aantal zogenaamde kruiers met lichte handkarren, die aanboden onze bagage weg te brengen. Dat we gebruik maakten van deze bekende kruiers, die de transportkosten van te voren bedingen, kunt u makkelijk begrijpen. Weliswaar zijn hier voor al dat soort lieden tarieven. Voor het wegbrengen van een koffer geeft men, ongeacht de afstand binnen de stad, niet meer dan vier stuivers of twee dubbeltjes. Daar echter de koffers groot of klein kunnen zijn, en er ook nog wel een mantel, valiezen, of wat dies

meer zij bij kunnen zijn, is het duidelijk dat vaak gemakkelijk voorwendsels gevonden kunnen worden om de tarieven te overschrijden. We spraken met onze kruier af, om niet lang te onderhandelen, om ons voor twee zesdehalf of elf stuivers naar *het Rondeel*, dat als een van de beste hotels of zo men hier zegt logementen genoemd wordt, te brengen. Onderweg riep deze kerel een van zijn kameraden, die hem tegemoet kwam, en vertrouwde hem zijn karren toe terwijl hij klaarblijkelijk in een naburig huis wat te doen had. Dit was, zoals we later merkten, een middel om bovenop de overeengekomen som nóg wat te verkrijgen, want onze nieuwe gids, met wie we eigenlijk niets waren overeengekomen, eiste bij het afleveren van de koffers niet minder dan twee stuivers. Hij stelde zich echter toch tevreden met wat we hem volgens contract gaven, zodra hij zag dat het ons ernst was. Over het algemeen bindt hier dergelijk volk, bij hun veelal heel ongehoorde eisen, direct in als het vastbeslotenheid tegenover zich vindt.

Met onze waard, een Duitser, hebben we geen contract afgesloten. Dit is, zoals als men ons verteld had, in aanzienlijke hotels die een goede roep willen, als men bij hen eenmaal het eigen bezit heeft achtergelaten, niet gebruikelijk, tenzij men er zeer lang denkt te blijven. In kleine herbergen zou het soms wel raadzaam zijn, om gedoe te vermijden, hoewel de politie duidelijke overtredingen, wanneer daarover wordt geklaagd, niet toestaat. (...).'

Noten

1. 'Briefe aus Holland', in: Christian Wilhelm von Dohm, *Deutsches Museum*, Erster Band, Janner bis Junius, 1781; eerste brief, p. 86-89, tweede brief, p. 147-154. Bij Dohm blijft de auteur anoniem. Volgens de Index Deutschsprachiger Zeitschriften 1750-1815, p. 1012, uitgegeven door de Gemeinsamer Bibliotheksverbund, is de auteur H.L.W. Barkhausen.
De digitale versie is te vinden op *Google Books*: <http://books.google.nl/books?id=3EUoAAAAYAAJ&pg=PP7&dq=Dohm+Briefe+aus+Holland.+Zweiter+147+%E2%80%94+154&lr=&ei=u40RSSv8NZ2EyASfy-zrBw>
2. In de territoria van het Heilige Roomse Rijk en de latere Duitse monarchen was een Geheimrat een deelnemer aan een college van Raden, dat onmiddellijk onder gezag van de vorst stond. De raad stond vaak onder diens voorzitterschap en hield zich bezig met de belangrijkste problemen van het land. In vrije rijksteden gold als 'Geheimer Rat' de zogenaamde 'Kleine Rat'. Deze was voor de totale financiële en buitenlandse politiek van deze stadstaten verantwoordelijk. Een Kriegsrat was een hoge ambtenaar op het ministerie van Oorlog in het Duitse keizerrijk.
3. Een Hochstift was in het Heilige Roomse Rijk tot 1803 over het algemeen een territorium, waarin de bisschop de staatssoevereiniteit als landsvorst uitoefende. Frederik August (1763-1827), de tweede zoon van de Engelse koning George III, was van 1764 tot 1784 bisschop van Osnabrück.
4. In 1752 was er een convenant gesloten, een akte van overeenkomst tussen de postmeesters te Lingen, Neuenhaus en Hardenberg, ter ene zijde en de gezamenlijke voerlieden te Zwolle, ter andere zijde, om een regelmatige dienst van postwagens van Zwolle op Lingen op te richten.
5. Joseph Marshall, *Reisen durch Holland, Flandern, Deutschland, Dänemark, Schweden, Russland, Pohlen und Preussen in den Jahren 1768, 1769 und*

1770 (durch Frankreich und Spanien, in den Jahren 1770 und 1771). Londen 1772; Duitse uitgave 1773, vertaald door Samuel Wilhelm Turner.

6. Die Barcke = bark, klein schip. Ongebruikelijk als aanduiding voor een beurtschip; daarom wellicht een toespeling van Barkhausen op zijn naam.
7. De schipper diende wel te zorgen dat er elf flessen wijn aan boord waren en twaalf goede wijnglazen.
8. Sedert 1667 werd er van iedere persoon die de provincie Overijssel – te water of te land – verliet een belasting geheven, die op een gedeelte van de vervoerskosten werd vastgesteld, met inachtneming van een zeker maximum. Wat betreft bagage, het vervoer van een kleine koffer kostte volgens het tarief van 1778 acht stuivers, dat van een grote tien stuivers.
9. Deze geringe wijdt kan niet juist zijn. In 1605 werd bepaald dat er geen nieuw schip in het Zwolse karveelschippersveer kon komen, tenzij 'boven wijt wesende 18 voeten' (ca. 5,10 meter). Het beurtschip (B71) dat omstreeks 1620 bij Lelystad is gezonken mat 17,85 meter overstevens en had een grootste breedte van 5,15 meter.
10. Het achteronder moest behoorlijk voorzien zijn met goede kussens of matrassen.



In 1481 werden de grachten aan de buitenrand van Amsterdam verbreed. Aan de stadzijde werd een zware stenen stadsmuur gebouwd met poorten, waltorens en een rondeel. Het Rondeel stond aan het eind van het Rokin, een recht stuk in de rivier de Amstel, die via een sluis in de Dam en het buitenrak (Damrak) naar het IJ stroomde. Op de afbeelding: de Klovenierstoren vlak vóór de afbraak in 1882. Het smalle gebouw rechts daarnaast was het logement het Rondeel. Tegenwoordig staat hier Hotel L'Europe. (www.bertsgeschiedenis.nl)

Auteurs

Gerrit van Hezel (Hattem, 1951) woont in Zwolle en is civiel-technicus en adviseur/specialist bij de dienst Rijkswaterstaat Oost-Nederland te Arnhem. Hij doet historisch onderzoek naar onder meer de waterstaats-, scheepvaart- en handels-geschiedenis van Zwolle en de regio en schreef daarover verschillende artikelen en - samen met Aaldert Pol - boeken: *Kraggenburg en de vaarweg van Zwolle naar zee* (2000), *De Flevolandse geschiedenis in meer dan 100 verhalen* (2005) en voor het Nederlands platform Werelderfgoed *Schokland en omgeving – leven met water* (2008).

Wim A. Huijsmans (1948) is als archivaris verbonden aan het Historisch Centrum Overijssel.

Bruno Klappe (Kampen, 1951) woont in Eindhoven en is bouwkundig tekenaar. In zijn vrije tijd doet hij onderzoek naar het leven op het eiland Schokland, waarover hij veelvuldig publiceert in *Het Schokker Erf*, het verenigingsblad van de Schokkervereniging, waarvan hij sinds 1987 redacteur is. Daarnaast schreef hij artikelen over Schokland voor *Gens Nostra* (2002) en - samen met drs. A.J. Geurts - voor het *Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland* (1991 en 1992). Hij schreef het boek: *Pastors, predikanten en vuurstokers van het eiland Schokland* (1993). Tevens was hij betrokken bij de uitgave van: *Verloren land - Een herinneringswerk aan Schokland* (2004), geschreven door Pieter Terpstra. In september 2009 zal bij de IJsselacademie het boek verschijnen dat hij - samen met Wim Veer - schreef: *Schokland verlaten - een reconstructie van de ontvolking in 1859*.

Rob Selles (1947) is secretaris van de Stichting Historisch Maritiem Zwolle en directeur van de Stichting Historisch Maritiem IJsselVecht-Delta. De Stichting Historisch Maritiem Zwolle wil een replica van het in 1980 gevonden zeventiende-eeuwse beurtschip B71 laten bouwen. Voor informatie over dit project: info@zwolschbeurtschip.nl

Willem van der Veen (1932) trad in 1951 in dienst van de *Zwolse Courant*. Daar beoefende hij verscheidene journalistieke disciplines, het langst als samensteller van de zaterdagbijlage, kunstredacteur en theatercriticus. Daarnaast schreef hij onder meer jubileumboeken, theaterproducties, dichtbundels en vier delen *Zwolle in de achteruitkijkspiegel*. In 2004 en 2005 verschenen van zijn hand specials van het *Zwols Historisch Tijdschrift* over 'De busse van Skutte' en het bijzondere echtpaar Carina en Harro Bouman.

Colofon

Het *Zwols Historisch Tijdschrift* is een uitgave van de Zwolse Historische Vereniging en verschijnt viermaal per jaar. Leden van de vereniging krijgen het tijdschrift gratis toegezonden.

Bestuur Zwolse Historische Vereniging

H. Dijkstra, *voorzitter*

S. ten Veen, *secretaris*

H. van der Zwaag, *penningmeester*

B. Kiekebelt, J. Sol, *leden*

Secretariaat Zwolse Historische Vereniging:
postbus 1448, 8001 BK Zwolle
telefoon: 038-4654617

Ledenadministratie en bezorging tijdschrift:
J. van Ulsen-Nijkamp, telefoon: 038-4654617

Internet adres:

www.zwolsehistorischevereniging.nl

e-mail ZHV: info@zwolsehistorischevereniging.nl

Financiën: girorekening Postbank: 5570775

t.n.v. Zwolse Historische Vereniging

Tarief lidmaatschap 25 euro/jaar

Redactie Zwols Historisch Tijdschrift

A.H.M. Bootsma-van Hulten, eindredacteur,

E.A. van Dijk, W.A. Huijsmans, F. Inklaar,

J.J. Slijkhuis, H.A. Stalknecht, J. van de Wetering.

Redactieadres: Wipstrikerallee 71, 8023 DV Zwolle

e-mail: annetbootsma@home.nl

Vormgeving: Rob van den Elzen bno (†)

Vormgeving omslag: Buro 1 Hoog

Opmaak: Different Design Deventer

Druk: Waanders Drukkers, Zwolle

ISSN 0926-7476 © Zwolse Historische Vereniging

Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

historisch centrum overijssel

GESCHIEDENIS LEEFT!



kijk ook op www.historischcentrumoverijssel.nl
voor alle actuele informatie

GLAS-IN-LOOD

ONTWERPEN VAN
TRADITIONEEL TOT MODERN
RESTAURATIE
CONSERVATIE
BRANDSCHILDEREN
ADVIES
VOOR PARTICULIER
BEDRIJVEN, INSTELLINGEN
& KERKEN

LID OVG
GLAZENIERSVERENIGING TE GOUDA



GLAS-IN-LOOD ATELIER OUD IITTERSUM

NIEUWE DEVENTERWEG 31 (038) 465 60 95
WWW.OUDITTERSUM.NL

Te koop gevraagd

Historische "Kantoorpanden"

Inlichtingen: 038 421 32 90



Van der Reijdt Makelaars B.V.

VBO  **MAKELAAR**



Brasserie "Het Vliegerhuys"

Nieuwstraat 55 Tel. 038-4221206
8011 TM Zwolle Fax 038-4224318

In Brasserie 't Vliegerhuys.....Een pand uit 1450 !

- De lekkerste koffie van Zwolle....
- Uitgebreide lunch-en avondkaart....
- Heeft U wat te vieren, vraag naar de mogelijkheden.....
- Elke acht weken nieuwe expositie....
- En een vertrouwde plek voor de Zwolse Historische Vereniging.....

Een plek om te onthouden.....

WAANDERS

uitgevers drukkers boekverkopers



boekverkopers
Eiland 9, Zwolle
Telefoon (038) 421 53 92

uitgevers / drukkers
Faradaystraat 17, Zwolle
Telefoon (038) 467 34 00 / 467 34 50