

Vlaamsche geslachtsnamen ontleend aan vaartuig-benamingen

door René DE BOCK

Het is bekend dat scheepvaart en visscherij steeds hoofdtakken van bedrijvigheid waren in onze gewesten. Het schippersambacht vormde destijds een der bijzonderste ambachten te Antwerpen. Talrijker dan welke andere taal bevat het Nederlandsch dan ook gezegden en spreekwoorden aan scheepvaart en visscherij ontleend. Een feit, in dit verband aan te halen, maar waar tot op heden minder de aandacht op gevestigd werd, is wel dat zoo vele Vlaamsche en ook Noord-Nederlandsche, familienamen ontleend werden aan benamingen van de verschillende typen van schepen die destijds in onze landen voorkwamen.

Wij laten hier eenige Vlaamsche geslachtsnamen volgen die ongetwijfeld op oorspronkelijke scheepsbenamingen terugwijzen. Sommige dezer oude scheepstypen zijn ons nog bekend. Over andere weten we zoo goed als niets meer. Mochten deelnemers aan het Derde Internationaal Congres van de Zee er meer over weten, dan zouden zij ons verplichten zulks mede te deelen.

Bayens, Baeyens, Beyens, Boeyen, Buyens.

Dit zijn in Vlaamsch België talrijk voorkomende geslachtsnamen, die we zonder twijfel moeten afleiden van een binnenschip dat we in de XVII^e en XVIII^e eeuwen vermeld vinden onder den naam van « Beyen » en « Buy ».

Uit de rekeningen van de sluisgelden te betalen bij het doorvaren van de sluis bij het Minnewater te Brugge blijkt dat in 1680 en 1681 maandelijks drie tot zes beyen deze sluis passeerden. Zij betaalden een tol van 1 schelling 6 denieren en schijnen, in vergelijking met wat andere schepen betaalden tot de kleinste categorie behoort te hebben. In 1743 vermelden deze rekeningen ook « mestbeyen », dus beyen met mest geladen.

Het tarief van de gelden te betalen bij doorvaart van de schipbrug die Antwerpen met het Vlaamsch Hoofd verbond van 1640 tot 1646 vermeldt dat « buyens ende eertvelders met bier geladen oft ledich zijnde, op oft afcomende, elke reyse 5 stuyvers » te betalen hadden. Ertvelders, waarschijnlijk schepen thuis hoorende te Ertvelde, waren gelijk aan halve « bijlanders » wat ook aanwijst dat « buyens » of « beyen » kleine schepen waren.

Vóór de XVII eeuw en na de XVIII eeuw worden «beyen» nergens vermeld. Ofwel zijn ze geleidelijk verdwenen of mogelijk werden ze eenigszins vervormd en kregen zij een andere benaming. Hoe ze er uit zagen is ons niet bekend.

Bollengier.

Minder verspreide familienaam, voorkomend te Antwerpen en voorsteden, Brussel en Gent en, naar ons medegedeeld werd, in Noord-Frankrijk.

In de Registers van Iersekeroord waar destijds tol geheven werd op al de schepen die over de Oosterschelde voeren, dat de weg was van uit zee naar Antwerpen en terug (vóór dat de Honte of Westerschelde bevaarbaar was), wordt vermeld dat op 10 Januari 1473, belasting betaald werd door Thomas Tanner voor « 1 last oesmont ghevoert ter Vere in een ballengier ». Deze « oesmont » (waarmede hier waarschijnlijk een speciale soort Zweedsch ijzer bedoeld wordt) was dus bestemd voor Vere op Walcheren bij de monding van de Oosterschelde.

Hans Szymanski in zijn werk « Der Ever der Niederelbe » te Lübeck verschenen in 1932, verhaalt dat in Mei 1438 de ridderschap en de steden van Holland besloten een vloot uit te rusten voor den strijd tegen den Hertog van Holstein en de Wendische steden, en dat ze daartoe de « groten scepe » die zich in het land bevonden opeischten zooals « hulken, kraeyers, *ballengiers*, buyssen, coggien, evers ende anderen ».

Het stedelijk archief te Brugge bevat een brief van aartshertog Maximiliaan waarin aangelegenheden, de

scheepvaart betreffende, vermeld worden. Onder de schepen van verschillende afmetingen die in dezen brief vermeld worden bevindt zich de « balenier »; of het hier ook om een ballengier gaat kunnen we echter niet vaststellen.

Hoe nu een « ballengier » of « bollengier » er uit zag, kunnen we niet zeggen. Wij kennen geen enkel document dat ons hierover inlicht.

**Buys, Buyse, Buysen, Buysse, Buysens,
Buysaert, Buyschaert, Buisman.**

Dit zijn weer zeer verspreide familienamen, zoowel in België als in Nederland.

De Buis was een zeewaardig visschersvaartuig ontstaan in het begin der XV^e eeuw en in gebruik langsheen de geheele Noordzeekust, zoowel in Vlaanderen als in Zeeland en Holland, zoomede op de Zuiderzee. De Stad Enkhuizen telde bij het einde van de XV^e eeuw reeds 400 tot 500 Haringbuizen. W. à Winschooten, die onder den titel « Seeman », in 1681, te Leiden, een zeer interessant boekje uitgaf over de « Nederlansche konst, en spreekwoorden, voor soo veel die uit de seevaart zyn ontleend », vermeldt bij het woord *Buis* : « een vaartuig dat uitgedonden werd, om Haaring om de Noord te vangen en daarom geseid een Haaringbuis : Buisharing, Haaring die met Buisen gevongen werd », en bij Buisman : « een Bootsgesel of liever een seeman, die ten Haaring vaart op een Buis ».

Alhoewel buizen af en toe wel als handelsschepen en oorlogsschepen werden gebruikt, dienden zij hoofdzakelijk voor de haringvangst.

De grootste schijnen een lengte gehaald te hebben van ongeveer 22 meter. Zij voerden twee of drie masten en waren vierkant getuigd.

De laatste buizen verdwenen in de tweede helft van de XIX^e eeuw. Zij moesten wijken voor de betere sloepen en loggers. Onze Oostendsche sloep van het einde der XIX^e eeuw deed in sommige harer vormen nog aan haar voorganger denken.

Cogge, Cogghe.

Familienaam die voorkomt te Antwerpen, te Brussel en vooral in West-Vlaanderen. Is zonder twijfel afkomstig van de kogge die een onzer oudste scheepstypen is, en reeds in de vroegste middeleeuwen vermeld wordt. De kogge werd zoowel voor handels- als voor oorlogsdoeleinden gebruikt, had één mast met een mastkorf, een vóór en een achterkasteel. Het waren zware schepen die voor de vaart op zee reeds in de XV^e eeuw plaats moesten maken voor doelmatiger gebouwde vaartuigen. In de binnenvaart bleven nog lang koggeschepen in gebruik, maar dan natuurlijk van een lichter en kleiner model.

In de registers van de Tol van Iersekeroord komt de « cogge » verschillende malen voor, maar meest als binnenschip. Wij vinden immers vermeld : « een schute of « coggescip », een « huede (heude) of coggeschip », een « coggescyp » van Teemsche (Temsche) met « mutsaerts », een « cogghescyp » uit Vlaanderen met « scoerssen » (schorsen), enz.

Afbeeldingen, zoowel van zee-koggen als van binnenkoggen zijn bekend uit het werk van onze zee-schilders.

Evers.

Of deze naam afkomstig is van een scheepstype kunnen wij niet met zekerheid uitmaken. Ook het dier, de ever of het everzwijn kan er de oorsprong van zijn. Onmogelijk is het echter geenszins dat deze familienaam afgeleid is van de « ever », dat een onzer vroegste scheepstypen is. De ever wordt reeds vernoemd in het reglement van 1252 voor de scheepvaart en de heffing van de tollén op het Zwin, en wel als een schip van de grootste klasse te zamen met hulken en koggen, « naveilen » en « torfscepe ». De ever die verspreid was over geheel Vlaanderen, Noord-Nederland en Noord-West Duitschland verdween geleidelijk uit onze gewesten maar was vóór 1940 nog steeds in de vaart in het Elbegebied en is wel het langst bewaard gebleven oude scheepstype, al zal het natuurlijk door de

eeuwen heen eenige veranderingen en verbeteringen ondergaan hebben.

Van de XIX' eeuwse Deutsche evers zijn ons vele goede modellen en afbeeldingen bekend, maar niet van de oudere leden dezer scheepsoort.

Kets, Ketsman.

Familienamen, voorkomend te Antwerpen en te Brussel. Een Kets of Kits was een Engelsch vaartuig dat hier niet thuis hoorde, maar onze havens bezocht met koopwaar of met visch.

In de Registers van de Tol van Iersekeroord wordt in 1473 een « Ingelsche ketse » met visch vermeld. De kets bestaat nog in Engeland als « ketch » (oudtijds : catche). En kets of ketch is dadelijk te herkennen aan haar tuig, namelijk bestaande uit twee masten, de kleinste achterop geplaatst zijnde (dus tegengesteld aan een schoenertuig). Onze vroegere rivierklippers waren meestal « kits » getuigd, evenzoo vele Theemsbarges.

Pleyte.

Een nog bestaande maar niet veel voorkomende familienaam, zonder twijfel terug te voeren tot een onzer vroegste scheepstypen, de « pleit » waarvan de laatste vertegenwoordigers pas vóór eenige jaren verdwenen zijn. De Heer C. M. Pleyte, te Kalmthout (Provincie Antwerpen), schreef een zeer merkwaardig en uitgebreid werk over de pleit, dat jammer genoeg tot heden nog niet gepubliceerd werd.

De oude pleit, was evenals de ever, een zeegaand schip en wordt ook reeds vermeld in het Reglement van 1252 voor de scheepvaart en de heffing van de tollén op het Zwin. Door de eeuwen heen wordt de pleit steeds vernoemd in alle sluis- en doorvaartreglementen en in alle tolregisters. De zeepleit verdween in de tweede helft der XIX' eeuw. De binnenpleit verdween pas vóór eenige jaren.

Onze bekende otters uit het Schelde-Rupelgebied waren ongetwijfeld afstammelingen van de oude pleit en behoorden tot dezelfde familie als onze schuiten, poenen en tjalken.

Indien wij van de binenpleiten talrijke goede afbeeldingen en photo's bezitten, gelukte het ons tot hiertoe niet de hand te leggen op een onbetwistbare afbeelding van een zeepleit, wat toch wel zonderling mag heeten, zoo men bedenkt dat deze schepen nog in de vaart waren van uit Antwerpen in de vorige eeuw! Is er niemand onder onze toehoorders die een afbeelding of een photo bezit van de Belgische zeepleit?

Laten wij nog vermelden dat de binnenpleit in de registers van de Tol van Iersekeroord veel voorkomt, meest geladen met turf, mutsaart, brantdhout, potaarde, gemalen schors, houtskolen, rijshout, planken, steen en zout.

Bij de verpachting van het Veer van Antwerpen naar Vlaanderen in 1591 werd bepaald dat : « De pachter moet in 't Veer houden liggende en varende ten minste twee *veerpleyten*, vier *veerschuyten* en zes kleine *schuyten* ».

Bij doorvaart van de schipbrug die Antwerpen met het Vlaamsch Hoofd verbond in 1640-1646, betaalden « pleyten » een tol van 12, 15 of 20 stuivers naar gelang van de plaats van herkomst.

In de schipbrug over de Schelde vóór Antwerpen van 1703 waren het « pleyten » die de « swaye mee maecken », die dus bij opening van de brug moesten uitzwaaien.

Saey, Saeys, Zeyen, Suy, Suys.

Deze geslachtsnamen zijn af te leiden van het oude binnenschip « seye » dat reeds voorkomt in het tarief voor doortocht van de sluis te Damme in 1317.

Wij vinden de « seyen » vermeld te Sluis in 1447, te Brugge in 1589 en in 1590, enz.

Voor doortocht van de schipbrug vóór Antwerpen in 1640-1646 betaalden « suyens » 10 stuiver, zooveel als een groote schuit.

P. De Vree in zijn « Het schippersambacht van Antwerpen en zijn verkeer (vnl beurtverkeer) van 1421 tot 1621 », verhaalt ons dat in 1529 Antwerpen en Gent tot een akkoord kwamen, volgens hetwelk voortaan « thien lege Gentsche schepen (« seyen oft pluyten ») (wij vermoeden dat hier « pleyten » bedoeld worden) mogen blijven liggen in den tourt om te laden (zes in 'de Burghtgracht, vier in de Haringvliet). Schepen boven dit getal moesten op stroom gaan liggen om aan de los- en laadplaatsen de geladen schepen, of de schepen die lading in te nemen hadden, niet te verhinderen aan de « kaeyen » te komen.

De Registers van de Tol van Iersekeroord vermelden geen « seyen ». Ofwel waren het dus schepen die niet op de beneden Schelde kwamen, ofwel zijn zij in bedoelde Registers te zoeken onder een ander benaming, wat meer voorkomt, nl van scheepstypen waarmede zij verwant zijn.

Wij bezitten ongelukkiglijk geen enkel gegeven om uit te maken hoe een « seye » er uit zag.

Schuiten, Schuyten, Schuyts, Schuytjens, De Schuyter.

Bekende familienamen zonder twijfel afkomstig van de aloude « schuit ».

Het woord wordt dikwijls als synoniem gebruikt voor « schip ». Volgens ons ten onrechte, want in de oude tol- en doorvaartregisters wordt de schuit steeds afzonderlijk vermeld en komt ze ook wel eens voor onder de benamingen « schuitscepe » en « scuutscip », wat er wel schijnt op te wijzen dat het woord « schuit » een bepaald type schip aanduidde.

De schuit behoorde ontegensprekelijk tot de pleitfamilie en tijdens de laatste jaren van den zeiltijd kenden wij nog de « Steenschuit », de « Beurtschuit », de « Gaffelschuit » en de « Brabantsche schuit ».

De oudste tolreglementen en zoowat uit alle deelen van Vlaanderen en Brabant, vernoemen de schuit, als « ex-

cute », « sceute », « schuutkiens », « scute die boord heeft » en « scute zonder boord » (dus schuiten met en zonder boeing of groote en kleine schuiten), « schuten », « schuyt », enz.

In de Registers van de Tol van Iersekeroord komt de schuit natuurlijk ook dikwijls voor, geladen met visch en met allerhande koopwaar.

Voor het doorvaren van de schipbrug vóór Antwerpen, in 1640-1646, betaalden, zooals we reeds mededeelden, « schuyten » eenen tol van 10 stuivers en « mosselschuyten oft andere cleyne schuyten » : 2 1/2 stuivers.

Vermelden wij hier terloops nog dat ook de Noord-Nederlandsche familienaam Schuttevaer (schuitemaarder) van de oude schuit afkomstig is.

In Noord-Nederland kent men ook nog de familie-namen « Schuyt », « Schuitemaarder » (voor binnenschipper) of « Skuitemaarder » in Friesland.

Snick.

P. le Comte, in zijn « Afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen in verschillende Bewegingen », uitgegeven te Amsterdam in 1831, zegt bij een teekening die een « Snik » voorstelt :

« Deze overdekte vaartuigen worden te Warmond ge-
 » bouwd, en zijn niet menigvuldig. Hunne grootte is van
 » 20 tot 28 ton, de grootste. Zij worden bevaren door
 » schipper, knecht en somwijlen een jongen of jongsten
 » man. Meestal varen zij op Zeeland en Brabant met ver-
 » sche visch, welken zij van de Bommen overnemen,
 » voorts met gedroogde schollen, bokking, kaas, enz. Het
 » inwendige van dit scheepje bestaat uit een achteronder,
 » het ruim, vooronder en daarvoor een kabelgat. De betui-
 » ging bestaat uit een mast met bezaanstuig. Indien zij
 » met versche visch varen, laten zij de lappen er fiksch
 » bij staan, en zeilen dan zeer stout, om de visch in eenen
 » gezonden staat ter plaatse hunner bestemming te bren-
 » gen. Op vier en een halve streek zeilen dezelve bij den

» wind. Hunne diepgang is, ledig, 2 1/2 voet (of 707 el
» Ned.) en geladen, 5 voet (of 1.42 el Ned.). Zij hebben
» twee ankers aan boord van ongeveer 45 tot 55 Ned. Pond
» zwaarte en twee touwen van drie duim. »

In « Nederlandsche Snelzeilers » van Kapt. J. Oderwald, te Amsterdam uitgegeven in 1940, vinden wij vermeld, daar waar de schrijver over de scheepsbouwers spreekt uit het geslacht Smit, te Kinderdijk bij Dordrecht, dat Fop Jans Smidt, in 1776, een Snik timmerde voor Fop Pijl, van Alblasserdam.

Bij J. P. Van Dieren en Comp., te Antwerpen, verscheenen vorige eeuw jaarlijks lijsten getiteld : « Etat Général de la Marine Marchande Belge et des Bateaux naviguant à l'Intérieur ». De « Etat Général » van 31 December 1847 vermeldt voor de binnenvaart o.m. twee « sneeken » van 32 en 71 ton. Naar bejaarde Antwerpenaars ons destijds vertelden deden deze snikken afwisselend dienst als handelsvaartuigen en dan weer als « ventjagers » d.i. als snel zeilende schepen die de visscherssloepen tegen gingen, een gedeelte van hun lading kochten en er dan in allerijl mee naar Antwerpen voeren.

In onze Zuid-Nederlandsche documenten vonden wij nergens een snik of sneek vermeld buiten de hoogerge-noemde « Etats Généraux » van de vorige eeuw. Of de naam verband houdt met de « Snekke » van de oude Noord-sche Vikingers is een vraag die men stellen kan maar waarop wij geen antwoord kunnen geven.

Westerlinck.

Een familienaam die voorkomt te Antwerpen, te Brussel, te Oostende, enz. Tusschen de dragers van dezen naam vinden wij een schipper, een bevrachter, een scheeps-meter. Destijds leefde, te Merksem, een rentenierende oude kokkapitien Westerlinck.

Volgens ons, is deze naam terug te brengen tot de « westerling », een eigenaardig binnenschip uit den Vlaamschen Zuid-westhoek.

Zonderling genoeg troffen wij den naam « westerling » of « westerlinck » nooit aan in oude sluis- of doorvaartreglementen, tolregisters, enz., uit vorige eeuwen. Slechts in de XIX^e eeuw vinden wij den « westerling » vermeld.

Wij kunnen moeilijk aannemen hier met een betrekkelijk nieuw type vaartuig te doen te hebben en meenen dat de « westerling » een afstammeling is van een of ander oud scheepstype dat in de XIX^e eeuw al of niet eenigszins van vorm, van tuig of wat ook, veranderde. Wij konden echter tot hiertoe niet uitmaken hoe de voorvader van de westerling destijds genoemd werd. Kan iemand onzer toehoorders ons daarover iets mededeelen?

Voor wie meer wil weten over wat bondig in deze bijdrage over verschillende scheepstypen gezegd werd, verwijzen wij behalve naar de reeds genoemde werken, naar volgende uitgaven :

Binnenvaartuigen en Visschersschepen op de Schelde rond 1900. Teekeningen van Maurice Seghers, toegelicht door R. De Bock, Antwerpen, De Sikkel, 1942. (Een tweede uitgave van dit werk is in druk).

Nederlansche Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine Zeeschepen, 1650-1900, door C. C. E. Crone, Amsterdam, Swets & Zeitlinger, 1926.

De Tol van Iersekeroord. Documenten en Rekeningen 1321-1572. Uitgegeven door Dr W. S. Unger. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1909.

Sailing Barges, by Frank G. G. Carr, London, Hodder and Stoughton, 1931.

Annalen van den Ouheidkundigen Kring van het Land van Waas, 1904-1905. Deel 23. De Schipbruggen als verkeermiddel in vroegere tijden tusschen Antwerpen en het Vlaamsch Hoofd, door Emile Dilis.

Idem. Deel 21. De Overzetsdienst tusschen het Vlaamsche Hoofd in vroegere tijden, door Emile Dilis, 1903.

Bijdragen tot de Geschiedenis, uitgegeven door P. J. Goetschalckx en Fl. Prims (Orgaan der Zuid-Nederlandse Maatschappij voor Taalkunde en Geschiedenis, afdeling Geschiedenis), 15 Oktober 1924. De Handelsvloot van Antwerpen in het Bloeitijdperk, door Albert Van Laar.

De Scheepsbouw van af zijn Oorsprong, door E. Van Koningenburg C. I. Uitgave bezorgd door de Internationale Scheepvaartcongressen. Brussel 1895-1905.

Cartulaire de l'Ancienne Estaple de Bruges, par L. Giliodts-van Severen, Conservateur des Archives de la Ville de Bruges. Brugge, L. de Plancke, 1904-1908 (4 deelen).

Histoire du Péage de l'Escaut, par M. Edm. Grandgaigne. Antwerpen, J. E. Buschmann, 1868.