DE

GROOTVISSCHERIJ OP DE NOORDZEE,

DOOR

A. HOOGENDIJK Jz.

MET PLATEN EN KAARTEN.

OPGEDRAGEN

aan mijn vier Zoons, en ter nagedachtenis van mijn Grootvader,

den Heer A. HOOGENDIJK Jz. Senior,

Ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw.

HAARLEM,
H. D. TJEENK WILLINK.
1893.

Digitized by Google

Digitized by Google

SK525
H6

VOORBERICHT.

De titel van mijn werk maakt het overbodig er op te wijzen, dat de geachte lezer geen wetenschappelijke of geschiedkundige beschrijving, de Grootvisscherij betreffende, heeft te verwachten. De degelijke geschriften, welke op dat gebied reeds werden in het licht gegeven, waag ik niet te verbeteren of aan te vullen. (*)

Op praktischen bodem zal ik mij hoofdzakelijk bewegen, den lezer rondleiden op de scheepswerf, waar het vischschip in aanbouw is, hem bekend maken met de materialen ter visscherij dienende, in het kort, ik zal hem vertrouwd trachten te maken met alles, wat ten behoeve van de uitoefening der Grootvisscherij heden ten dage en in de naaste toekomst doelmatig mag worden geacht.

Ik stel mij voor den lezer mede een kijkje te doen nemen op het schip ter visscherij, zoodat hij aan het einde van dit werk

(*) Mr. BEAUJON, Overzicht der Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevisscherijen. Dit werk werd aanvankelijk geschreven als antwoord op een prijsvraag in October 1882 uitgeschreven door het Comité tot voorbereiding van de Internationale Visscherij-Tentoonstelling, welke in 1883 te Londen werd gehouden.

Het werk van Mr. BEAUJON lezende wordt men daarin verwezen naar de toongevende schrijvers op het gebied der visscherij. Ik kan derhalve volstaan met mij in dit opzicht aan genoemd werk te refereeren. Alleen wil ik nog vermelden de Bibliotheca Ichthyologica en Piscatoria van D. MULDER BOSGOED, een werk, dat een catalogus bevat van boeken en geschriften over de natuurlijke geschiedenis van de vischen, de kunstmatige vischteelt, de visscherijen en de wetgeving op de visscherijen.

Digitized by Google

gekomen, zich een duidelijke voorstelling zal kunnen maken van de uitoefening van het bedrijf.

Dat de eerste twee hoofdstukken een beschrijving bevatten der gemeente Vlaardingen, zal niemand vreemd toeschijnen. Wel verre van andere zeer belangrijke visscherijplaatsen, als Maassluis, Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Pernis, Middelharnis, Zwartewaal en Nieuwediep, zonder welke Vlaardingen niet zou zijn wat het thans is, op den achtergrond te willen stellen, behoeft het geen betoog, dat die gemeente gedurende een reeks van jaren was en nog is de havenplaats en hoofdmarkt van de Nederlandsche Grootvisscherij.

Waar dus de beschrijving van een visscherijplaats eigenaardig in dit werk behoort, daar heeft Vlaardingen recht op deze plaatsruimte.

Voorliefde voor mijn geboortestad, waar mijn voorvaderen sedert het begin der vorige eeuw reeds leefden en werkten (in 1745 reeds werd voor den heer A. Hoogendijk Jz. een hoeker gebouwd op de werf *'s Lands Welvaren*), en belangstelling in een der belangrijkste takken van ons aloud volksbestaan, deden mij eenige uren afzonderen, ten einde een beeld te geven van den bloeienden staat van genoemde gemeente en mijn meening over de Grootvisscherij te uiten.

Steeds ijverende voor de reederij in het algemeen en voor de visscherijreederij in het bijzonder, ontbraken, waar dit noodig was, de bronnen niet om het verleden met het tegenwoordige te vergelijken.

Met deze gegevens toegerust en aan de hand der praktijk heb ik mij aan den openbaren weg gewaagd, overtuigd, dat de lezer indachtig zal blijven, dat ik, wel verre van als schrijver te hebben willen optreden, slechts de aandacht heb willen vestigen op den grooten omvang van bemoeiingen en materiaal, aan de uitoefening der Grootvisscherij verbonden en op de voordeelen, daaruit voortvloeiende.

In algemeene termen werd reeds door alle tijden heen op deze voordeelen gewezen. Evenwel ontbrak bij velen tot heden een goede voorstelling der details van de uitoefening der Grootvisscherij.

Tot goed begrip van de volgende bladzijden zij nog opgemerkt, dat ik door de uitdrukking „*de Grootvisscherij op de Noordzee*"

Digitized by Google

versta, zoowel de haringvaart alsook de beugvaart en trawlvisscherij buiten de territoriale wateren; de kustvisscherij derhalve *niet* inbegrepen.

Enkelen verstaan door de uitdrukking „Grootvisscherij" alleen de haringvaart.

Mijn opvatting vindt haar grond in het feit, dat beide visscherijen, dus ook de beugvaart, door dezelfde manschappen en met dezelfde schepen uitgeoefend, onafscheidelijk aan elkander behooren te zijn verbonden en dat feitelijk ook zijn.

Door deze visscherijen dus te behandelen als twee op zich zelf staande bedrijven, verloochent men het groote beginsel, namelijk, dat voor een flinke uitoefening van de haringvaart, de aankweeking der levende krachten moet geschieden gedurende den winter.

Het zij mij vergund mijn openlijken dank te betuigen aan den heer J. VAN SCHRAVENDIJK, Secretaris der gemeente, voor zijn krachtdadigen steun, waar het gold de beschrijving van Vlaardingen. Zonder dien steun zou zeer veel aan dat hoofdstuk hebben ontbroken.

De groote mate van geduld, door den heer SCHIPPERUS betoond, waar hij mij terzijde stond bij de uitvoering der verschillende afbeeldingen, heeft mij in staat gesteld getrouw te blijven aan de werkelijkheid en de noodige aantrekkelijkheid aan het werk te geven. De bouwkundige teekening van het schip is van den heer I. S. FIGEE.

Door mijn werk op te dragen aan mijn Zonen koesterde ik de hoop, dat dit voor hen en voor vele jongeren met hen een spoorslag zal zijn om op rijperen leeftijd gekomen, met hart en ziel te doen wat hun hand zal vinden om te doen in hun naaste omgeving.

Ook aan de nagedachtenis van mijn Grootvader, den heer A. HOOGENDIJK Jz. Senior, heb ik mijn arbeid gewijd. Wat hij reeds een halve eeuw geleden als zijn meening te kennen gaf niet alleen, maar ook in praktijk bracht, kan nog steeds als grondslag dienen voor een flinke uitoefening der Grootvisscherij. Het kapitaal werd reeds toen door hem uitsluitend belegd in schepen, die ook de wintervaart uitoefenden.

Steeds hielden zoowel hij alsook mijn Vader dit beginsel hoog; hun naam zij vereenzelvigd met dit werk.

Mocht ik er in slagen langs dezen weg mijn landgenooten een

Digitized by Google

helderder blik te doen slaan in de uitoefening van een der belangrijkste takken van ons volksbestaan en inzonderheid in de wijze van exploitatie, die heden ten dage wenschelijk zou zijn, dan zal mijn pogen de visschersbevolking eerlang ten goede komen. Ik heb dan mijn doel bereikt.

A. HOOGENDIJK Jz.

VLAARDINGEN, Maart 1893.

ERRATA.

Bladz. 62, regel 2 van boven, *staat:* Gemeentebereiniging; *lees:* Gemeentereiniging.

Bladz. 121, regels 1 en 2 van boven, *leest men:*

Bedoeld advies vindt men in een werk, uitgegeven door GYSBERT KAREL VAN HOGENDORP en luidt:

Men gelieve hiervoor te lezen:

Bedoeld advies vindt men in de Bijdragen tot de huishouding van Staat in het Koningrijk der Nederlanden, verzameld ten dienste der Staten-Generaal, door GIJSBERT KAREL GRAVE VAN HOGENDORP. Tweede verbeterde uitgave onder toezigt van Mr. J. R. THORBECKE, 2e deel, bladz. 327.

Bladz. 155, regel 10 van onder, *staat:* F. A. O. DE RIDDER; *lees:* T. A. O. DE RIDDER.

Digitized by Google

INHOUD VAN DEN TEKST.

Bladz.

VOORBERICHT V

INLEIDING 1

I. Kort overzicht van de geschiedenis van Vlaardingen 7

II. De tegenwoordige toestand van Vlaardingen 71

III. Eenige wettelijke en statistieke gegevens op het gebied der Grootvisscherij 113

IV. Verschillende modellen schepen bij de Grootvisscherij in gebruik 166

V. Beschrijving van de uitoefening van de Beug- en de Haringvisscherij 194

(Beschrijving van de Wintervisscherij 194. — Vischaas ter Wintervisscherij 198. — Vischaas en inrichting ter Wintervisscherij 200. — Vischaas en Vischtuig ter Wintervisscherij 202. — Bemanning ter Wintervisscherij 206. — Victualiën ter Wintervisscherij 215. — Staat van Victualiën over twaalf maanden 218. — Loonsverdeeling ter Wintervisscherij 220. — De Wintervaart voor onze zeelieden 230. — Indeeling van het schip 232. — Beschrijving van het uitzetten van het Beugtuig 234. — Het overzeilen van het Beugtuig 238. — Het inhalen van het Beugtuig 242. — Het inhalen van het Beugtuig met de boot 248. — Eenige afwijkingen bij de Beugvaart te versche 250. — Plaatsbepaling der Wintervisscherij 252. — Eenige vischsoorten onzer Wintervisscherij 256. — Beschrijving van een schipbreuk 259. — Tijd van aanvang der Haringvisscherij 266. — Vischtuig der Haringvisscherij 269. — Bemanning ter Haringvisscherij 272. — Loonsverdeeling ter Haringvisscherij 275. — Overzicht der Visschersfondsen 276. — Het in zee zetten van het Haringvischtuig 285. — Korte beschrijving van den Haring 290. — Het inhalen van het Haringvischtuig 294. — Het kaken van den Haring 298. — Het kaken en inzouten van den Haring 300. — Het schip ter Haringvaart 304. — Onderverdeeling der Haringvisscherij 306. — De Oud-Hollandsche Haringjagerij 308. — Vischgronden der Haringvisscherij 312. — Het zoutverbruik bij de Haringvisscherij 315. — Bedrijven en voorwaarden vereischt voor de Haringvisscherij en den Haringhandel 316.)

VI. Financieele beschouwingen en statistiek 318

Digitized by Google

INHOUDSOPGAVE DER PLATEN.

		Bladz.
I.	Kaart van de verschillende zeegaten der verkeerswegen van Vlaardingen en Rotterdam	1
II.	Kaart van de betonningen van de verschillende zeegaten, leidende naar Vlaardingen	
III.	Betonning van de Hollandsche kust, voor zoover die betrekking heeft op de verkeerswegen naar Vlaardingen	3
IV.	Dagsignalen, aanduidende den waterstand (in Meters), op de Hollandsche kust	4
V.	Nachtsignalen, aanduidende den waterstand (in Meters), in den Nieuwen Waterweg	6
VI.	De Nieuwe Waterweg en rivier de Maas tusschen Vlaardingen en zee	
VII.	Kaartje, aanduidende de geleidelijke uitbreiding en tegenwoordigen toestand van de Gemeente Vlaardingen	68
VIII.	Gezicht op het Raadhuis op de Markt te Vlaardingen	79
IX.	Monding der haven te Vlaardingen. Nieuw model sloepschip der Doggermaatschappij, uitsleepende	89
X.	Vischmarktgebouw op de Westhavenplaats te Vlaardingen	97
XI.	Gezicht op het Verkooplokaal (Beurs) te Vlaardingen	103
XII.	Het Prikkenwater nabij het station der H. IJ. S. M. te Vlaardingen	111
XIII.	Het Buizengat te Vlaardingen	167
XIV.	Ouderwetsche haringbuis, zeilende uit de haven te Vlaardingen, laatst der vorige eeuw	171
XV.	Nieuw-model sloepschip der Doggermaatschappij	179
XVI.	Haringlogger met kotterstuig	185
XVII.	Grootspant van een houten logger. Grootspant van een houten sloep	189

Digitized by Google

		Bladz.
XVIII.	Constructie bovenschip (logger). Constructie bovenschip (sloep). Constructie van den zijwand van een houten bunschip over de lengte van de bun	193
XIX.	Langscheepsche doorsnede bunsloep „Voorwaarts". . . .	195
XX.	Dekteekening van het sloepschip „Voorwaarts".	
XXI.	Tuigteekening van een sloepschip	204
XXII.	Het afloopen van het nieuw-model stalen sloepschip „Voorlichter", van de werf van de heeren Bonn en Mees te Rotterdam	208
XXIII.	Gezicht op de haven te Middelharnis, met model sloepschip, uitsluitend ter verschvaart ingericht met twee groote niet strijkende masten	212
XXIV.	1. Prikkenbak van boven gezien. — 2. Prikkenbak. — 3. Het inwendige van een Prikkenbak. — 4. De Prik. — 5. Bek van den Prik. — 6. De Geep. — 7. De Noorsche Sardijn	216
XXV.	Een volledige beug te zoute	221
XXVI.	Voorstelling van een beug (gedeelte), zooals die werkelijk in zee staat. — Grootte van het schip in vergelijking van de beug (geheel), 8 bak. — De schelvischbeug. — De hoek, lichtjoon, aasbak, dreg, spleet.	225
XXVII.	Volledige bemanning ter beugvaart	229
XXVIII.	1. Kabeljauw. — 2. Opengesneden kabeljauw. — 3. Schelvisch	236
XXIX.	Het prikkensnijden en de prikkenbijter	240
XXX.	Beug uit en beug in	245
XXXI.	Sloepschip, de beug inhalende	249
XXXII.	Beug inhalen met de boot.	253
XXXIII.	Visscherijkaart der Noordzee.	258
XXXIV.	1. Heilbot. — 2. Rog. — 3. Fleet	263
XXXV.	1. Koolvisch. — 2. Zeewolf. — 3. Leng. — 4. Haring .	268
XXXVI.	Vergelijkende staat der voedingswaarde per KG. van visch en van enkele dagelijks voorkomende spijzen	273
XXXVII.	Vergelijkende staat aangevende de hoeveelheid van visch en van andere spijzen, die in denzelfden tijd verteerd worden	274
XXXVIII.	*a*. Een net met toebehooren in zee staande. *b*. Het schip in proportioneele grootte in vergelijking met de daarvoor staande haringvleet	279
XXXIX.	Volledige bemanning ter haringvisscherij	284
XL.	Vleet uit, vleet in, haringkaken	288
XLI.	Schip, de vleet inhalende	293

Digitized by Google

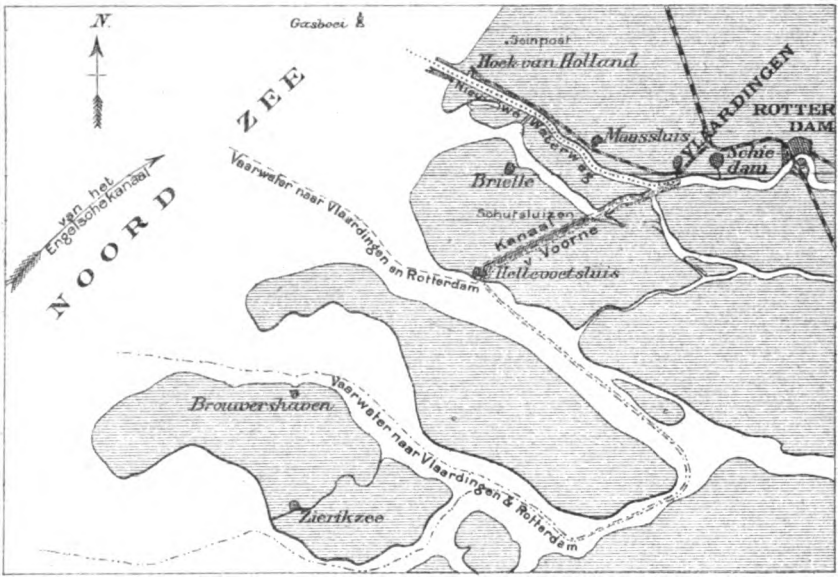
		Bladz.
XLII.	Redding der schipbreukelingen van het stoomschip „Lucretia", door de bemanning van het sloepschip „Noordster", schipper A. VAN HOOGTEIJLINGEN	297
XLIII.	Gezicht op een gedeelte der Oosthavenkade te Vlaardingen, waar de haring wordt gelost en opgepakt . .	301
XLIV.	Model bomschuit, liggende aan het strand te Scheveningen .	305
XLV.	Visscherijkaart der Noordzee	309
XLVI.	Een kuiperij van binnen gezien	318
XLVII.	Een boetzolder met boetsters, de netten repareerende . .	344
XLVIII.	Graphische voorstelling van de totaal-vangsten der groote haringvisscherij, in gepakte tonnen van 1823—1853 en van 1854—1892.	348

Digitized by Google

Digitized by Google

KAART VAN DE VERSCHILLENDE ZEEGATEN DER VERKEERSWEGEN
van Vlaardingen en Rotterdam.

I.

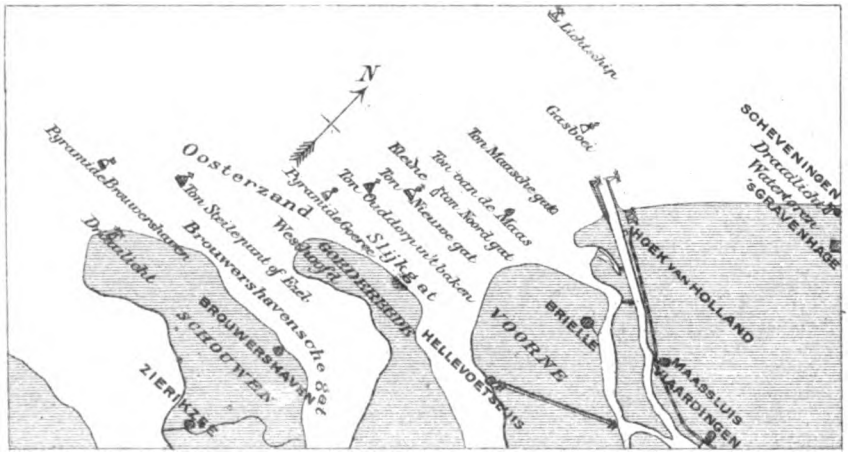


De afstand van Zee tot Vlaardingen langs den Nieuwen Waterweg tot Vlaardingen is 15 Eng. mijlen.

„	„	„	Hellevoetsluis tot Vlaardingen	41	„ „
„	„	„	Brouwershaven tot Vlaardingen (via Hellevoetsluis)	59	„ „
„	„	„	Zierikzee	61	„ „

KAART VAN DE BETONNINGEN VAN DE VERSCHILLENDE ZEEGATEN
leidende naar Vlaardingen.

II.



Digitized by Google

INLEIDING.

VAN ZEE NAAR VLAARDINGEN.

„'t Zonnetje schijnt het winnetje dood, meneer, en toch zou ik zeggen, datteme meer diening krijgen. De wind kon wel-is noorelijk kommen."

Het was een flinke zeerob, die in deze weinige woorden het vraagstuk trachtte op te lossen, waarom het nu juist niet een flinke bries woei.

Het was den eerlijken zoon van Neptunus duidelijk aan te zien, dat de zee steeds zijn arbeidsveld was geweest. Die korte, maar breede en krachtige gestalte, die vastberaden maar tevens goedige gelaatstrekken spraken voor zich zelve. Zijn linkerarm rustte achteloos op het roer van het zeiljacht, dat blijkbaar ongeduldig op de thans te kalme Noordzee dobberde.

De twee jonge mannen, die de equipage completeerden en reeds lang het Juli-zonnetje verwenschten, ware het dan ook slechts omdat het „het winnetje dood scheen," hadden blijkbaar geen lust om in verdere discussie over

Digitized by Google

dit onderwerp te treden. Dries liet zich evenwel niet uit het veld slaan.

„Dat is teugenwoordig toch maar een zegen voor de visschersvloot, die Nieuwe Waterweg. Zie-je, toe je deur de Goeree na binnen mos, de tijd, die je toe kwijt was! Ze hebben me wel-es verteld, dat de distantie van Hellevoet naar Vlaring 41 Engelsche mijlen was en van den Hoek van Holland maar 15. En daarmee ben je niet klaar, want alles en alles bij mekaar, zouen de kosten ook wel 100 gulden per reis meer beloopen hebben dan teugenwoordig, en nou zeggen ze wel, dat het bij de reederijen der niet zoo nauw op an en komt, maar ik zou zoo zeggen, dat veul kleintjes daar toch ook wel één groote zellen maken."

„Hoor eens, Dries, praat jij nu over zaken, waar je verstand van hebt en dan moet een zeeman niet over geld praten; want als je de waarde van veel kleintjes goed hadt leeren kennen, dan zou je zeker zooveel geld niet verknoeid hebben aan al die potjes gele, groene en violetkleurige verf. Ja, kijk nu maar zoo leelijk niet; ik weet wel wat je zeggen wilt: dat deedt je, omdat je voor je buurman niet onder wou doen. Jou schip was het mooiste en het beste, maar zie je, Dries, zoo krijgt de reederij te goeder en te kwader trouw veel voor haar rekening en dikwijls *te* veel."

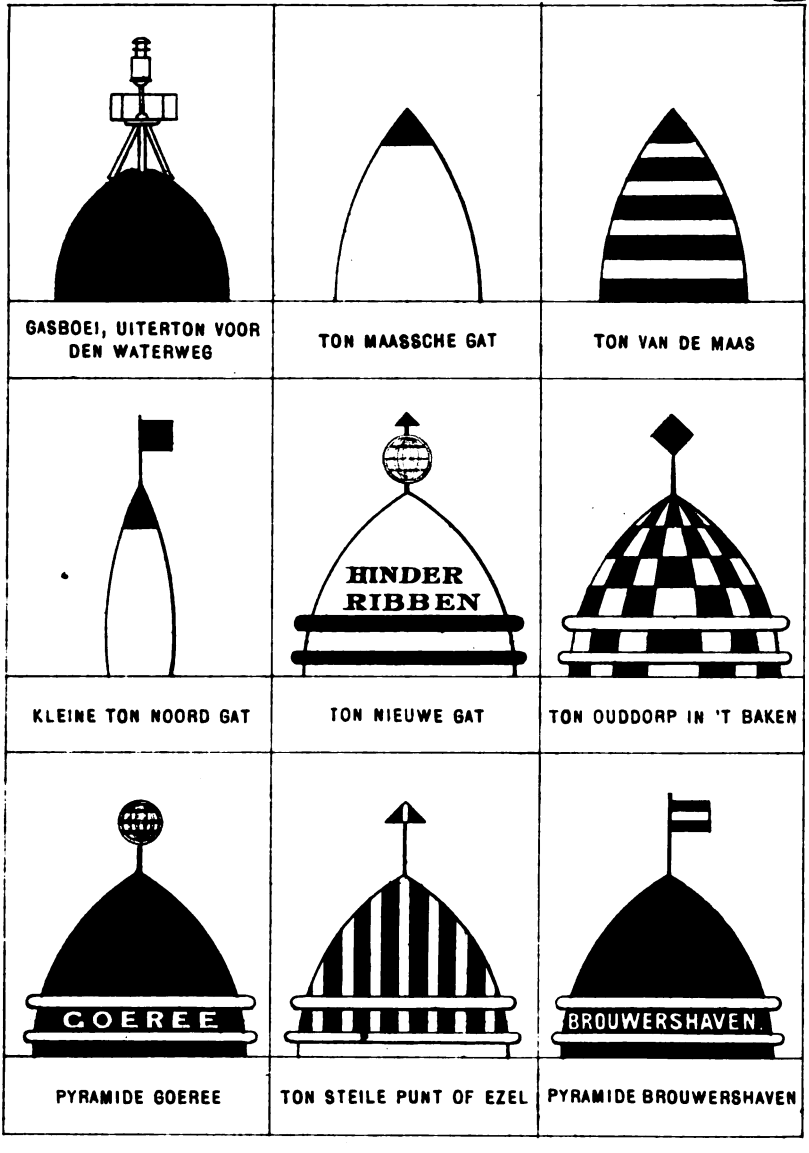
„Hoor eens, meneer, nou wou ik, dat je dat niet gezeid hadt, een mensch wil toch zijn schip wel eens netjes hebben en zoo'n beetje verf zal het 'm toch niet doen."

Het was zaak het hier over een anderen boeg te gooien. Het traditioneele verfpotje, waaruit bijna elk schip, uit louter liefde, met de meest schrille kleuren getatoueerd wordt, laat de echte zeeman, vooral als hij de betrekking van stuurmansmaat bekleedt, zich niet gemakkelijk ontnemen.

Digitized by Google

BETONNING VAN DE HOLLANDSCHE KUST

voor zoover die betrekking heeft op de verkeerswegen naar Vlaardingen. III



GASBOEI, UITERTON VOOR DEN WATERWEG	TON MAASSCHE GAT	TON VAN DE MAAS
KLEINE TON NOORD GAT	TON NIEUWE GAT	TON OUDDORP IN 'T BAKEN
PYRAMIDE GOEREE	TON STEILE PUNT OF EZEL	PYRAMIDE BROUWERSHAVEN

Digitized by Google

Digitized by Google

Bij elke poging daartoe zal hij van top tot teen gewapend „tegen zulke lage aanvallen op zijn geluk" te velde trekken.

Ook de natuur scheen te begrijpen, dat men het hier niet eens zou worden en bezorgde een welkome afleiding door het Noordwesten een woordje te laten meespreken.

„Het vuurschip, meneeren!" riep Dries.

Het vuurschip de Maas ligt 2½ mijl afstand ten noordwesten van het Noorderhoofd van den Nieuwen Waterweg (de uiterste punt van den Hoek van Holland). Het is het eerste welkome baken voor onze vischschepen, die, van de visscherij naar huis zeilende, „uit de West komen", zooals de visscherman dat uitdrukt. (Feitelijk komen de schepen uit het Noordwesten.)

„Daar kommen wij niet graag veul bezuien van, meneer!" merkte Dries op, „die Vlaamsche en Zeeuwsche banken, daar motten-me niks van hebben. We houen ons maar buiten die contreien."

En geen wonder; hoeveel onze zeeman, die goed met onze kusten bekend is, ook op zijn loodje laat aankomen, hier staat hij machteloos. Het afdiepen is daar zoo goed als ondoenlijk.

Van het vuurschip de Maas, dat eerste verkenningsteeken, gaat het regelrecht op den vuurtoren van den Nieuwen Waterweg aan. Bij dag wordt nog den Briel verkend. Veelal komen onze vischschepen „uit de Oost" (eigenlijk uit het Noordoosten). Na het vuurschip van de Haaks is dan het voortreffelijk draailicht van Scheveningen het teeken, dat weldra het „welkom binnen!" den braven zeelieden in de ooren zal klinken. Ook van daar gaat het regelrecht op den vuurtoren van den Nieuwen Waterweg aan.

Bij dag zijn de watertoren van Scheveningen en de

Digitized by Google

toren van Monster duidelijk waarneembaar. Ook de schepen uit het Noordwesten komende, verkennen zeer dikwijls Scheveningen. Zonder chronometer berust toch het bestek op gissing. Bij Scheveningen vindt de zeeman een zuiveren grond om af te diepen en koerst hij dus gaarne daarheen.

Ook in geval van mist en sneeuwstorm, die gevreesde natuurverschijnselen, die reeds zoovelen hun graf in de golven hebben doen vinden, heeft onze regeering voor zooveel in haar vermogen is voor haar zonen gewaakt. Voor zooveel in haar vermogen is — want, wie heeft nimmer den strijd der elementen aanschouwd? Wie heeft wel eens den moed gehad aan de kust zich te begeven, als de woest opbruisende golven onze stranden beuken en hoog ten hemel zich verheffen, als wilden zij zich vereenigen met de wolken, die als een zwarte dreigende massa maar al te dikwijls onzen schepelingen tot lijkkleed dienden? *Hij* weet het, dat de elementen met een glimlach al die voorzorgsmaatregelen der menschen aanschouwen. En toch, dankbaar herhaal ik het, onze regeering doet wat in haar vermogen is. De reusachtige mistklok van het vuurschip de Maas en de luidklinkende misthoorn aan den Hoek van Holland waarschuwen onze thuiszeilende schepen op grooten afstand voor dreigend gevaar. Als het loeien van den sneeuwstorm of als een dikke mist, dat spookbeeld voor den zeeman, het waarneembare zelfs aan het geoefend oog onttrekt, dan dienen de mistseinen als bakens.

Het was reeds laat geworden, toen het jacht den Nieuwen Waterweg binnenzeilde, maar Dries had volstrekt geen bezwaar. Hij ging op de vuren, „nog sekuurder dan thuis op zijn nachtkaars," zei hij, „en dan de Waterweg teugenwoordig, . . . ik wil nou niet zeggen, die groote kasten van schepen, dat spreekt, die motten goed uitkij-

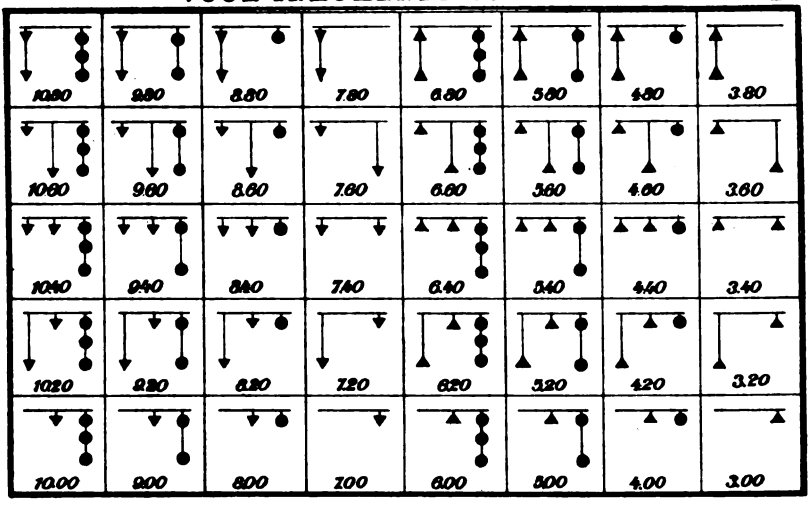
Digitized by Google

DAGSIGNALEN,

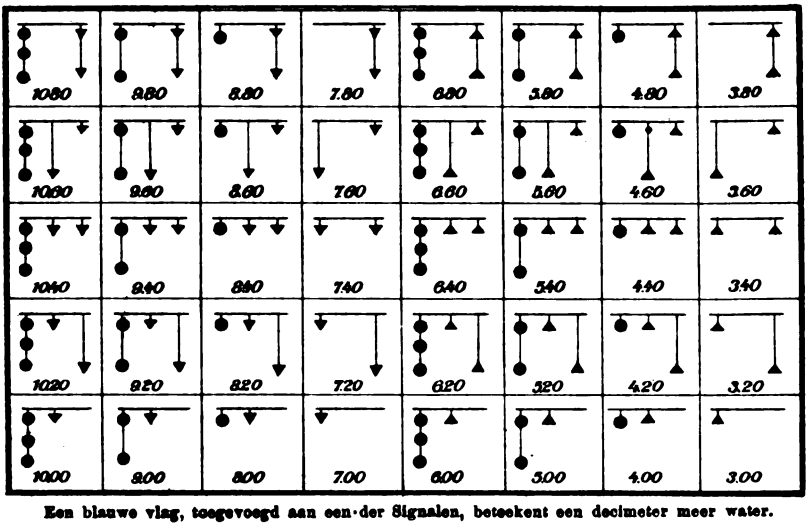
aanduidende den Waterstand (in meters) op de Hollandsche Kust

VOOR INKOMENDE SCHEPEN.

IV.



VOOR UITGAANDE SCHEPEN.



Een blauwe vlag, toegevoegd aan een der Signalen, beteekent een decimeter meer water.

Een zwart vierkant beteekent onveilig.

Het signaal voor hoog water is een witte vlag met blauw kruis.

Het signaal voor laag water is een blauwe standaard.

Digitized by Google

Digitized by Google

ken, dat ze in der vaarwater blijven, maar het is voor die ook al heel wat beter geworden. Ik herinner me nog in 1875, toen was het al mooi, als we bij hoogwater bij den Hoek van Holland 43 à 45 d.M. diepten en nou, wel mensch, 91 à 93 d.M., of het zoo niks is.

„Hoor-is, dat mot ik er van zeggen, cadeau hebben we hem niet, maar goed is-tie, de Waterweg. Wij, met onze vischschepen, die maar 9 tot 11 voet diep steken, wij kijken niet eens naar de uiterton, wij sturen net zoo gerust tusschen de 1e en 2e ton, of we . . . . . en hier volgde een uitdrukking, die ik slechts aanstip.

„En met dit ding, (hij doelde op het jacht) hoef je heelemaal geen zorg te hebben. Met onze schepen mot je alleen oppassen daar even binnen Maassluis; daar mot je oversteken naar de Zuid (Rozenburg). Zoodra je het roode vuur van Rozenburg ziet, ga je zuien sturen, recht aan op het vuur, want anders zou je op de plaat verdagen. Daar zouen we nog wel een paar geleivuren noodig hebben, want van Maassluis tot de kalkovens gaat het maar op de gis. Een van de geleivuren van Rozenburg is nu al doorschijnend gemaakt, als het dus mot, dan kan het zoo wel."

Dries was recht in zijn nopjes, dat hij, als eenig deskundige aan boord, zoo goed met de geleidevuren bekend was.

De jonge mannen wisten wel, dat men, bij dag de rivier opvarende, de witte ton aan stuurboord (rechts), en de zwarte ton aan bakboord (links) moest houden, maar bij nacht baatte deze wetenschap niet. Dries was nu de baas en geen wonder, hij was er vroeger met zijn schip zoo dikwijls 's nachts „voor zijn zelven" ingekomen, „want," zei hij, „als je het zonder sleepboot kan doen, dan is dat de eerste verdienste. Sleepbooten, die zijn goed voor men-

Digitized by Google

schen, die baantjes motten krijgen en er voor derzelven niet kennen kommen, maar zoolang as ik der buiten ken, mot ik er niks van hebben. Als de wind maar tusschen het N.O. t. O. en het Z.Z.W. bleef, dan heb ik het altijd kunnen opzeilen, zie je, maar krapper heb ik het nooit aangedurfd. Het is natuurlijk niks geen kunst om averij te maken."

De avond was inmiddels reeds lang gevallen toen men voor de haven van Vlaardingen aankwam.

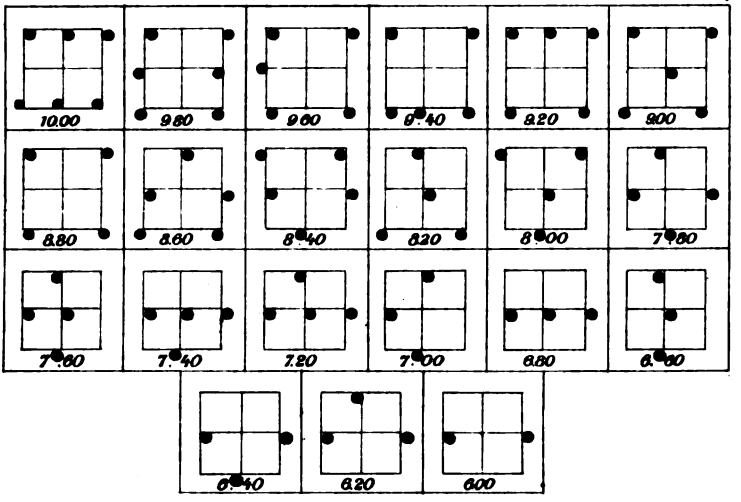
Er ligt niets bekoorlijks in om eene gemeente als Vlaardingen bij nacht binnen te komen. Het drietal had zich dan ook ter rust begeven, nadat het jacht ten anker was gekomen buiten het vaarwater van de groote vaart.

Wij laten het vaartuig thans rustig voor anker liggen. Dries zal wel zorgen, dat hij den volgenden ochtend behoorlijk de haven binnenkomt. Ik stel mij voor intusschen in hoofdstuk I een kort overzicht te geven van de geschiedenis van Vlaardingen, in hoofdstuk II van den tegenwoordigen toestand dier bloeiende gemeente, om verder te komen tot het eigenlijke doel van dit werkje.

Digitized by Google

NACHTSIGNALEN,

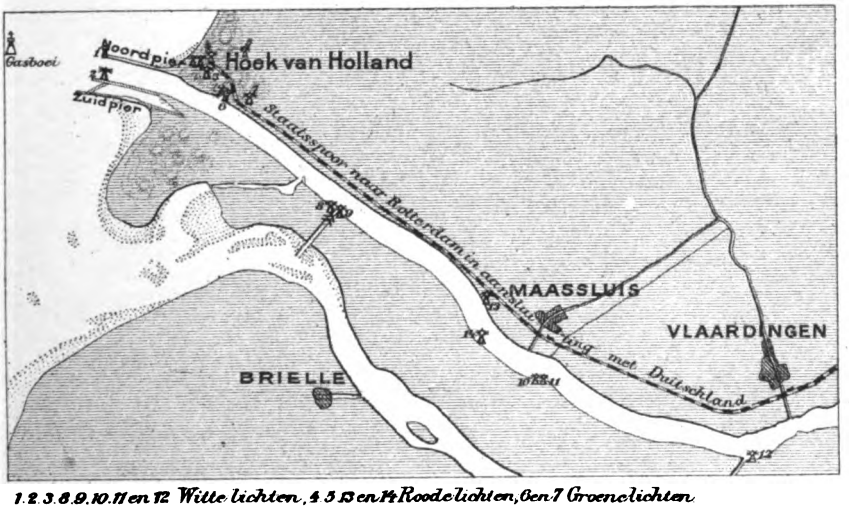
aanduidende den Waterstand (in meters) in den Nieuwen Waterweg. V.



De zwarte bollen op deze teekening aangegeven stellen witte lichten voor.

DE NIEUWE WATERWEG EN RIVIER DE MAAS

tusschen Vlaardingen en Zee. VI.



1.2.3.8.9.10.11 en 12 Witte lichten, 4.5.13 en 14 Roode lichten, 6 en 7 Groene lichten

Digitized by Google

Digitized by Google

EERSTE HOOFDSTUK.

KORT OVERZICHT VAN DE GESCHIEDENIS VAN VLAARDINGEN.

Het lust mij. u ter eere, o Vlaerdinge, in mijn dichten,
In 't aanzien van den nijt een glorizuil te stichten,
Waarop uw grijze roem, uit d'oudheit opgewroet,
En 't bitter noodlot, 't zij door 't wrokken van den vloet,
't Zij uit de woede van het oorlogsvuur gesproten,
Staan uitgebeelt in 't oog van mijne tijtgenooten,
En hoe gij in een' ring van eeuwen, afgeslooft
Als door een Ilias van rampen, 't eerlijk hooft
Nog moedig opbeurt, en, om 's Lands verval benepen,
De welvaart ondersteunt met meer dan hondert schepen.

ARNOLD HOOGVLIET.

Aan de *„Naspeuring en aanwijzing van de waare gelegendheid, oudheid, ongevallen en andere merkwaardigheden der Stede Vlaardingen,"* voorkomende achter de Handvesten, octroyen enz. dier stad, in 't licht gegeven vanwege Burgemeesteren en Vroedschappen in 1772, en aan de *„Geschiedenis en merkwaardigheden der stad Vlaardingen, beschreven door Mr. P. G. Q. Sprenger van Eijk,"* uitgegeven in 1832, ontleen ik het volgende omtrent de geschiedenis van Vlaardingen van de vroegste tijden tot 1830.

Vlaardingen was voorheen ook bekend onder de namen van Fladertinge, Flardinc, Flardinga, Flaredinga, Flaridingun, Fleerdingen, Flerdlinck, Flerdetingen, Fleredetingen, Flerete-

Digitized by Google

lingen, Phladirdinga, Phladirtinga, Vlaardinga, Vlardingiacum, Vleerdingen, Vlerdinge en Vleretdingen.

Omtrent het ontstaan dier plaats is niets met zekerheid bekend, hetgeen niet te verwonderen is, daar dit ontstaan zich blijkbaar in de grijze oudheid verliest. Zoo schijnt Vlaardingen reeds in 694 bekend te zijn geweest als eene volkrijke plaats, welke veel gemeenschap had met het omliggende gewest.

In 889 werd zij tot een sterkte gemaakt en met wallen of vesten omringd.

In 1018 was er reeds een Moederkerk of Parochiekerk.

Graaf Dirk IV werd in 1046 betiteld als *Markgraaf van Vlaardingen*, en schijnt in die plaats meestal zijn verblijf te hebben gehouden. Zij werd in het midden der 11e eeuw door Keizer Hendrik III bij verrassing ingenomen.

Verschillende schrijvers stellen vast, dat sommige Graven van Holland, voornamelijk in de 11e eeuw, hun verblijf te Vlaardingen gehouden hebben, althans zich veelal daar bevonden. Ook blijkt dat Graaf Dirk V op den 26 Juli 1083 te Vlaardingen een open brief heeft gegeven, waarbij de Abdij van Egmond openlijk is bevestigd in al de goederen, welke de vorige Graven en Gravinnen daaraan hadden geschonken.

In 1203 ging Willem, broeder van Graaf Dirk VII, van Vlaardingen scheep naar Zeeland om te Zierikzee als wettige Graaf te worden uitgeroepen. In 1273 gaf Graaf Floris V aan Vlaardingen een Handvest, waarbij die plaats uitdrukkelijk een *Stede* en *zijne*, d. i. des Graven of der Graaflijkheids Stede, en de ingezetenen stedelingen en Burgers genoemd werden. En ofschoon naar het schijnt dit het eerste Handvest is, waarin die benaming gevonden wordt, blijkt er uit, dat de Vlaardingers toen niet voor het eerst als Stedelingen betiteld werden, en dat

Digitized by Google

de Graaf en zijn voorvaderen reeds blijken hadden ontvangen van de getrouwheid, welke de Vlaardingsche burgerij aan hen als Graven van Holland van tijd tot tijd had bewezen, waarom deze Graaf in navolging zijner voorvaderen, *„zijn getrouwe Stedelingen"* in Vlaardingen verschillende voorrechten vergund heeft, o. a. eeuwige tolvrijheid bij het vervoer hunner goederen door geheel Holland en Zeeland, het terechtstaan voor schepenen aldaar, vrijdom van kampgevechten enz.

In dien tijd had de stad Vlaardingen ook reeds een vrije jaarmarkt.

De ingezetenen hielden zich al vroeg bezig met de scheepvaart en met de zeevisscherij. De kronijkschrijvers maken uitdrukkelijk melding van everen (koopvaardijschepen), ook van vischschepen, welke behalve andere groote en kleine schepen en schuiten op het einde der 13e eeuw te Vlaardingen werden gevonden.

In het begin der 14e eeuw verzamelde Jonkheer Willem, de 2e zoon van Graaf Jan II, een talrijk leger van Hollandsche edelen en poorters, om Guy van Vlaanderen, die aan Graaf Jan den oorlog verklaard had, te bestrijden. Deze krijgsmacht lag in 1304 te Schiedam en Vlaardingen, en ging te Schiedam onder zeil naar Zierikzee. De Hollanders werden echter in Zeeland geslagen, waarna Guy met een vloot, bemand met Vlamingen, voor Geervliet kwam en beval dat men hem overal als Landheer zoude ontvangen. Geheel Noord-Holland, en dus ook Vlaardingen, als in dat Noord-Holland gelegen, viel hem in handen. Hij bezette Vlaardingen en alle omliggende steden met Vlamingen, die echter spoedig weer werden verdreven.

Onder Vlaardingen was ook destijds het Ambacht niet begrepen. Immers Graaf Willem III gaf bij brieven van 1316 aan zijn klerk of secretaris, Willem van Brawode

Digitized by Google

een steenen huis met 27 morgen land of rietveld gelegen in het Nieuwlant [1]) in het *Ambacht van Vlaardingen*, bij het water de Vlaarding, en beval dat de Rechter en Landschepenen van dat Ambacht dien klerk zouden brengen of vestigen in den vrijen eigendom, zooals behoorde naar het *landrecht* van de plaats, waarin het goed lag. Gelijk wij zagen was Vlaardingen daarentegen reeds in 1273 als *stad* bekend.

Dezelfde Graaf gaf met het oog op het steeds toenemend aantal inwoners en wenschende, dat deze in verband met den handel door goede en nieuwe wetten zouden worden geregeerd, in 1326 een Handvest, waarbij hij *zijnen lieven en getrouwen Poorteren in Vlaardingen* o. a. macht verleende dat Burgemeesteren en de 7 Schepenen der Stad met des Graven Baljuw van Delfland en met des Graven Schout, keuren maakten, die echter niet in strijd mochten zijn met het recht, de hooge Heerlijkheid en het gezag van den Graaf, al hetwelk de Graaf uitdrukkelijk aan zich behield.

De Poorteren van Vlaardingen verkregen in 1346 van Keizerin Margriet, als Gravin van Holland, een Handvest, waarbij voor hem, die zich aan doodslag had schuldig gemaakt, eenige minder strenge bepalingen werden gemaakt met betrekking tot de verbeurdverklaring zijner goederen.

Haar zoon, Hertog Willem van Beieren, stelde in 1350, als Voogd, Ruwaard of Rustbewaarder van Holland, aan tot Schout over de stad Vlaardingen Hendrik Boen, met bevel om de rechtsvordering aldaar waar te nemen uit den naam en ter eere van den Graaf, ten nutte en pro-

[1]) Dit Nieuwland wordt thans nog als buitenplaats bewoond door de familie Hoogendijk, maar het Steenenhuis, waarvan hierboven sprake is, is niet meer als bewoonbaar huis of als ruïne aanwezig.

Digitized by Google

fijte van den Graaf en van de Stad. Hertog Willem leefde toen reeds met zijn moeder, Vrouw Margriet, in groote oneenigheid over de regeering, waaruit de Hoeksche en Kabeljauwsche twisten zijn ontstaan.

Nadat de Hertog in Holland was gekomen en de regeering daarover had aanvaard, beval hij den Ridder, Heer Symon den Bastaard van Leyden, Hoofdman van zijnentwege te zijn over Vlaardingen, om die stad, welke de Hertog *de zijne* noemde, voor hem te bewaren. Daarbij gebood de Hertog aan alle manschappen in Maasland, Vlaardinger-Ambacht en omstreken, dat zij op de eerste vordering van dien Hoofdman, of van den Magistraat der Stad, zich binnen Vlaardingen moesten begeven om haar te helpen bewaren en beschermen tegen ieder, die zich tegen den Hertog of de Stad zoude willen aankanten.

Hieruit zou men mogen opmaken, dat Vlaardingen destijds nog een besloten stad was, omringd door wallen, wellicht overblijfsels uit de 9e eeuw of opgeworpen na het verlies harer muren, — mogelijk ook door grachten aan de landzijde afgesloten. Tot toegang zouden dan poorten aanwezig moeten zijn geweest, waarvan de plaats echter niet aan te wijzen is. Intusschen is aangeteekend, dat er bijzondere gaarders waren der Stadslasten in *de poort* en andere op *den dijk* en dat het Gerecht straf bedreigde tegen hen, die sponnen op de straat tusschen den dijk en de poort.

Vlaardingen schijnt omstreeks dien tijd een aanzienlijke plaats te zijn geweest. Immers, terwijl zij de Kabeljauwsche partij was toegedaan sloot zij in hare kwaliteit van Graaflijkheidsstad met nog elf andere Hollandsche steden in September 1351 een verbond ter zake van de hooge regeering van het Graafschap Holland, en de daarvan opgemaakte oorspronkelijke akte (Brief), mede met het

Digitized by Google

zegel van verband der stad Vlaardingen bezegeld, werd haar in bewaring gegeven.

Die 12 steden beloofden daarbij het land van Holland onder de macht van Hertog Willem te brengen, hem in de regeering daarvan te stellen en hem van zijn groote schulden, waarin hij geraakt was, te ontlasten; voorts elkander getrouw te helpen en te verdedigen met lijf en goed.

Alle twisten, die de eene stad tegen de andere mocht hebben of krijgen, zouden de andere steden, die daarin niet waren betrokken, beslechten, en eindelijk voorzagen zij gezamenlijk in de erfopvolging der regeering, indien Hertog Willem mocht sterven zonder afstammelingen na te laten.

Nadat Hertog Willem krankzinnig geworden, en zijn broeder Hertog Aalbert als Ruwaard of Rustbewaarder van Holland, Zeeland en Friesland opgetreden was, beloofde deze aan de Stad Vlaardingen bij een open brief, in 1357, dat hij elken man, den armen als den rijken, recht zou doen op zoodanig goed costuum en recht, als zijn ouders vroeger het land bestuurd en geregeerd hadden en recht was in den lande en *der Poorten van Vlaerdinghen.*

Toen Katharina, Hertogin van Gelderland en Gravin van Zutphen, oudste dochter van den Ruwaard in 1377 in ondertrouw trad met Willem van Gulick, Hertog van Gelderland en Graaf van Zutphen, werden de voorwaarden, waarop dat huwelijk voltrokken werd, en Hertog Aalbert huwelijksgoed beloofde, aangegaan ten overstaan van vele Hollandsche en Zeeuwsche Edelen, alsmede van 18 Hollandsche en 6 Zeeuwsche Graaflijkheidssteden, niet alleen als getuigen maar ook als borgen. Onder die 18 Hollandsche steden, die genoemd werden: *„onze steden van het Graafschap van Holland"*, neemt Vlaardingen de 10de plaats in.

Digitized by Google

De uitwaterende sluis van Vlaardinger Ambacht, welke vroeger scheen te liggen even ten noorden van den korenmolen der stad Vlaardingen op de uitwatering van den stroom *de Vlaarding*, werd krachtens een in 1389 door Hoogheemraden van Delfland genomen besluit, geplaatst in de stad Vlaardingen tusschen de Breevaart (Delftsche of Vlaardinger-vaart) en de haven, dus door het gedeelte dijk, dat gelegen is tusschen het noordelijk einde van de Hoogstraat (vroeger Zwarteveld genaamd) en den Kortendijk.

Door meergenoemden Hertog Aalbert werd Vlaardingen in 1393 (1394) vrijgesteld van het *Stapelrecht*, welk recht sedert 1299 aan de stad Dordrecht toekwam en volgens hetwelk verschillende goederen en koopmanschappen de Merwe en Lek afgevoerd wordende, te Dordrecht moesten geveild en verstapeld of verbodemd worden, vóór zij naar elders mochten worden vervoerd. Deze vrijstelling is door 's Hertogs zoon, Graaf Willem VI, in October 1394 bij een open brief bevestigd, doch later door Keizer Karel weder ten bate van Dordrecht ingetrokken.

Den 2 Mei 1398 beschreef Hertog Aalbert, als Graaf van Holland en Zeeland en Heer van Friesland, alle Ridders, Edelen en Steden van Holland en Zeeland, bij besloten brief, om op St. Jansdag voor Enkhuizen te zijn, ten einde van daar over te varen en de Friezen te beoorlogen. Bij dien brief was gevoegd een lijst van 32 zoo Zeeuwsche als Hollandsche steden met vermelding van het aantal gewapende manschappen, timmerlieden, smeden, metselaars of arbeiders door elk dier steden voor het groote heirleger te leveren. Op die lijst kwam Vlaardingen voor met 20 gewapende mannen en 4 arbeiders.

In dien tijd werd het rechtsgebied van Vlaardingen te

Digitized by Google

klein voor het getal ingezetenen, dat steeds aangroeide, voornamelijk uithoofde velen van elders zich aldaar vestigden, uitgelokt door de uitbreiding van de scheepvaart en de visscherij.

Daarom kocht de stad in 1407 van Graaf Willem VI voor 150 Engelsche nobelen of 300 gulden (voor dien tijd een belangrijke som) het recht om de stad te vergrooten: aan de *Noordzijde* 10 roeden voorbij den molen, aan de *Westzijde* met 100 gaarden opwaarts van den dijk, waarin begrepen was het Ambacht Woude; aan de *Oostzijde* met 100 gaarden strekkende van den dijk. Van vergrooting aan de *Zuidzijde* wordt geen melding gemaakt, zoodat de gevolgtrekking voor de hand ligt, dat de Maas toen onmiddellijk tegen de stad spoelde. Later is de stad echter ook aan die zijde belangrijk uitgebreid.

In 1407 werden de Vlaardingsche poorters met die der omliggende steden door Graaf Willem, die toen met de Heeren van Arkel in oorlog was, ter dubbele heirvaart beschreven. Naar het schijnt hebben zij dit, zooals toen gebruikelijk was geworden, door geld afgekocht of hun dienst uitbesteed.

De Graaf ontbood Vlaardingen met andere nabij gelegen steden om op Zondag na Meidag 1407 in den Haag met hem over bijzondere zaken te spreken.

In den oorlog, tusschen Hertog Philips van Bourgondië als Graaf van Holland en Zeeland en Heer van Friesland tegen den Hertog van Holstein en de 6 Wendische steden ontstaan, werd in 1438 bij ordonnantie van den Graaf aan vele steden enz., waaronder Vlaardingen, gelast om te maken en toe te rusten een zeker aantal *bairdsen*, met bussen en klein schietgeweer voorzien, om in den oorlog op zee gebruikt te worden. Deze schepen, die men niet onder de groote telde, werden in den regel door riemen

Digitized by Google

voortbewogen, doch moesten naar het schijnt ook van zeiltuig voorzien zijn, voor het geval dat bij onstuimig weer niet geroeid kon worden. Vlaardingen werd in deze ordonnantie gelijk gesteld met Rotterdam, Gorinchem, Schoonhoven, Heusden en Oudewater, die elk een bairdse moesten leveren. In dien oorlog werd de zee zoo onveilig gemaakt, dat het Hof en de Steden van Holland en Zeeland in 1440 oorlogsschepen met gewapende manschappen in zee zonden ter beveiliging van de haringvaart, en voorts Vlaardingen en andere plaatsen in Holland, van welke men ten haring voer, belastten met een convooigeld van een rijder van elk last haring, dat gevangen werd.

In 1452 hielden de Hooge Heemraden van Delfland hun rechtdagen niet geregeld op een vaste plaats, maar nu hier, dan daar. Zij spanden echter hun vierschaar meest in Vlaardingen.

In 1467 werd Vlaardingen bezocht door de pest, die aldaar en in de omstreken toen hevig schijnt gewoed te hebben.

Door de Hooge Heemraden van Delfland werd op den 9 Maart 1470 aanbesteed het schieten van een nieuwe haven te Vlaardingen, lang 175 roeden, van de Spuidammen af naar de Maas, breed van boven 7 roeden en op den bodem 5 roeden, diep 9 voet, het peil te nemen van den Oostlande, alsmede het schieten van een sloot aan de Oostzijde van de haven. In dit werk was begrepen het dempen met een deel der verkregen specie, van het oude Spuiwater aan den dijk.

Den 21 Mei 1470 besloten genoemde Hoogheemraden een Hoofd te doen maken aan de Westzijde van de haven, van den steenen dijk af 20 roeden lang, en dat hoofd nog 24 roeden te verlengen, *'t ende ant andere enz.*

Den 23 April 1478 werd opnieuw een verlenging van het hoofd der Vlaardingsche haven door de Hooge Heem-

Digitized by Google

raden aanbesteed. Deze verlenging bedroeg 10 roeden.

In 1479 waren de Hoeksche en Kabeljauwsche twisten in vollen gang. 's Lands Stadhouder, Heer Wolfert van Borselen, die zich bij de Hoeksche partij had aangesloten, kwam in de Vasten van dat jaar binnen Rotterdam, doch werd daaruit verdreven door Heer Jan van Reimerswaal, Baljuw aldaar en ijverig aanhanger der Kabeljauwsche partij. Op den 14 Juli d. a. v. kwam de Stadhouder weder binnen Rotterdam met 7500 mannen van oorlog en vertrok van daar over Vlaardingen, 's-Gravenzande en Naaldwijk naar den Haag. Vlaardingen, zoowel als de meeste Hollandsche steden, was Kabeljauwsch, zoodat de Hoekschen in deze streek niet veilig waren. In Utrecht daarentegen vonden de Hoekschen veel steun. Zij gingen van daar in April 1482 met 6 schepen en 800 welgewapende mannen onder bekwame bevelhebbers de Lek af naar Dordrecht om die stad bij verrassing te nemen. Dit voornemen werd echter verijdeld, waarop zij langs Rotterdam de Maas afzeilden en voor Vlaardingen ankerden. De Baljuw van Vlaardingen, Adriaan Baick, deed op verzoek van de regeering en van de inwoners, op de schepen een onderzoek naar het doel, waartoe zij hier gekomen waren. Teruggekomen deelde hij mede, dat het niet op Vlaardingen of Maasland gemunt was en de burgerij gerust kon zijn, maar hij verzweeg, dat de bemanning der schepen uit vijanden van den Graaf bestond. Wegens dit laatste werd hij door het Hof van Holland op den 14 Augustus 1482 verklaard zijn dienst van Baljuw te hebben verbeurd en onbekwaam te zijn eenigen dienst meer te bekleeden, terwijl hij werd veroordeeld in een boete van 300 Holl. ponden elk van 30 grooten, met verbanning voor den tijd van 10 jaren uit Holland, Zeeland en Friesland, op verbeurte van zijn rechterhand. Deze verbanning

Digitized by Google

werd door Maximiliaan van Oostenrijk, als vader en voogd van zijn minderjarigen zoon Philips, in Januari 1483 herroepen en de Baljuw hersteld in zijn goeden naam, goederen en staat, waarin hij te voren was, mits de 300 ponden tot 's Graven profijt betalende.

In Januari 1489 dreef er bij vallend water voorbij Vlaardingen een vloot van 10 jachten en 4 kromstevens, bemand met 300 man van de Hoeksche partij uit Rotterdam, alwaar Jonker Frans van Brederode, overste en voorganger der Hoekschen, Stadvoogd was. Deze macht, afgezonden om een aanslag te doen aan het benedeneind van de Maas, landde voor het dorp Maasland, maakte daar veel buit en zeilde daarna met den vloed de Maas weder op. De Schiedammers, dit vernemende, zonden een deel der bezetting met eenige burgers onder Heer Niklaas Wittenhorst in vaartuigen op de Hoekschen af. Tusschen Vlaardingen en Schiedam kwam het tot een hevig treffen, doch de Schiedammers moesten met verlies van 2 schuiten naar hun haven de wijk nemen.

Maximiliaan, toen Roomsch-Koning en het hoofd der Kabeljauwsche partij, kondigde op 21 Januari 1489 een heirvaart af in alle Hollandsche en Westfriesche steden, waarbij de stad Delft als verzamelplaats werd aangewezen, met het doel om Rotterdam te belegeren. Het beleg dier stad aan de landzijde werd opgedragen aan de Hollandsche steden, maar aan de poorters van Dordrecht, Gouda, Brielle en Vlaardingen werd gelast om met hun schepen de stad te water te benauwen.

Van Brielle en Vlaardingen kwamen 6 oorlogsschepen, 3 kromstevens en verschillende kleine vaartuigen, die de Maas beneden Rotterdam, tusschen Charlois en Schoonderloo bezetten.

In Maart 1489 begaf Dirk van Hodenpijl, een der

Digitized by Google

Rotterdamsche veldoversten, met eenige hoplieden en een tamelijke macht volks, zich uit Rotterdam over de Schie naar Kethel en van daar naar Vlaardingen en Maasland, brandschattende of wegnemende wat hun aanstond.

In Mei 1489 deden de Rotterdammers een aanslag op Schiedam, waarbij op eenigen afstand van die stad een hevig en bloedig gevecht plaats greep. De Schiedammers werden daarin door de Rotterdammers verslagen, waarna het meerendeel der laatsten naar Vlaardingen trok, welke stad zij voor de tweede maal binnen den tijd van 2 maanden brandschatten. Vervolgens staken zij de Maas over, vielen in het land van Voorne en Putten en brachten in Geervliet al het koren samen, dat zij daar en in den omtrek konden meester worden. Den 5 dier maand kwamen zij 's nachts weder te Vlaardingen met hun roof, welken zij, door de daartoe gepreste boeren, over Kethel naar den Schiekant deden vervoeren.

't Bevreemdt mij niet, aangeteekend te vinden, dat in deze binnenlandsche oorlogen (Hoeksche en Kabeljauwsche twisten) de poorters der steden dikwijls in angst verkeerden, dat hun handvesten en oude brieven zouden worden geroofd en vernield, en dat daarom velen, waaronder de Vlaardingers, die stukken in den grond verborgen. [1])

[1]) Bij gelegenheid van een onderzoek met betrekking tot de verpondingen in 1494 en 1514 werden omtrent Vlaardingen o. a. de volgende opgaven verstrekt: Bij het overlijden van Hertog Karel, dus in 1477, waren in Vlaardingen 190 woningen of huizen. Tien of twaalf jaren te voren waren er 32 meer, meest bewoond door stierluyden (schippers), doch die huizen waren verbrand. Van 1465—1467 waren er 16 à 18 buizen en in 1477 — 10 à 12. — In 1494 was het aantal woningen verminderd tot 44, waarvan $^1/_3$ bewoond door armen, *„daerboven 20 haertsteden niet en waeren ten overlijden van Hertoge Karel, die doe van den heyligen geest leefden"* (armen). De inwoners zijn meestal schippers, *„schipknechten,"* kuipers, bakkers, kooplieden, enz. Wanneer de zeelieden niet ter haringvangst waren, voeren zij ook op de visscherij van schol, enz. Die nering was in 1494 te niet. Men had geen enkele buis meer. De visschers verhuurden zich in Zeeland en elders. Dat verval ontstond uit den oorlog met

Digitized by Google

In het begin der 16e eeuw verkeerden de haringvaart en de lijndraaierijen te Vlaardingen in een zeer bloeienden staat, en werd de Stad menigmaal opgeroepen ter vergadering van de Staten van Holland en West-Friesland om hare belangen te dien aanzien te bespreken en daaromtrent besluiten te helpen nemen. Van ouds behoorden de visscherijen in de rivieren aan den Lande, en strekten tot onderhoud van de Graven, die daarover Opzieners aanstelden. Zij, die met schuiten en netten wilden visschen op Vroonvisch, d. w. z. zalm, steur of elft, moesten, op verbeurte hunner schuiten en netten, bij die Opzieners hun naam laten opschrijven en daarna de visch, die zij in de rivieren (Vroonwateren) hadden gevangen, in bepaalde plaatsen brengen, waar de Opzieners (Vroonmeesters) of

Frankrijk. De schepen c. a. werden jaar in jaar uit genomen, zelfs in één jaar 3 buizen, die uit het Oosten met koorn, enz. kwamen. De schippers werden in Frankrijk gevangen gezet en op hoog rantsoen gesteld. Alzoo verloor men schepen, goed, schippers en reeders. Vroeger had men ook renteniers, nu (in 1494) zijn er geen 4 die 2 £ gr. 's jaars hebben. Niemand kan zijn schulden betalen. Vele huizen zijn vervallen, te meer daar zij te Delft en te Schiedam veelal gehypothekeerd zijn. In 1492 had men de bezittingen en inkomsten der Gemeente en van particulieren geschat op 1116 £ 10 Sc. gr. Vl., doch men meende, dat dit bedrag in 1494 nog wel 1/3 minder zou zijn, terwijl de belastingen zeer drukkend bleven. Bovendien vertrokken sommige ingezetenen tijdens den Rotterdamschen oorlog uit vrees voor vangen, verbranden, brandschatting, ruitergeld, enz. In 1514 waren er circa 200 woningen, waarvan er 60 niet meer gekost hebben dan 5 £ gr. Vl. per stuk. In de laatste 10 jaren waren er 20 à 25 bijgebouwd. Volgens den pastoor zijn er circa 500 communicanten, waarvan 150 bedeelden, terwijl bovendien nog velen in het geheim ondersteund werden. De opbrengst der accijnzen, welke de stad hief, waren niet toereikend tot betaling van de beden en omslagen en van de rente der schuld van de Stad, zoodat men in 1513 nog *„uyten buydel"* moest bijeenbrengen 200 Rh. guldens. Als er wat te betalen was, deed het gerecht ieder naar zijn vermogen bijdragen. Als men 9 £ moet betalen, geeft de rijkste, die 12 £ inkomen per jaar kan hebben, 25 st., anderen naar advenant, uitgezonderd een boer, die om zijne groote bouwerij op 5 Rh. gl. staat. Men had 3 renteniers, een van 12 £ gr., een van 10 £ gr. en een weduwe van 12 à 14 £ Holl. 's jaars (£ Holl. = 3/4 gl.) De inwoners bezaten 5 à 6 scheepsaandeelen = 1 1/2 buis. Vroeger had men 12 à 14 buizen, doch die waren in den Franschen oorlog verloren. Men bezat geen land.

Digitized by Google

hun gemachtigden de visch verkochten. Van den koopprijs werd door de Vroonmeesters afgehouden het recht van den Vroon, zijnde zekere penning, die niet altijd even hoog is geweest. Uithoofde 's Graven Vroonmeester van ouds gewoon was ook te Vlaardingen het Vroon te ontvangen, beval Keizer Karel V als Graaf van Holland, in 1538, dat de visschers, drijvende op de Maas van den Putte voor de Loeve, d. i. van het Westersche hoofd van de Rotterdamsche haven, tot in de diepte van de zee, de gevangen visch op zekere boete ter markt moesten brengen binnen Rotterdam, Schiedam, Delftshaven of Vlaardingen.

In het laatst van 1538 verzochten Burgemeesteren van Vlaardingen aan Hoogheemraden van Delfland om het hoofd der Vlaardingsche haven 15 of 16 roeden meer of minder, te verlengen, hetwelk echter op slechts 12 roeden werd bepaald. De Stad betaalde den 9^{en} penning van de kosten.

Aan de Noordzijde van de Stad was in 1551 bij den korenmolen een inham, die op last van Hoogheemraden van Delfland werd afgedamd, waardoor de Schiedamsche dijk nabij den korenmolen met den Kortendijk werd verbonden. Sedert dien tijd schijnt het Noordelijk gedeelte van de haven, thans Buizengat genaamd, gebruikt te zijn als oplegplaats der vischschepen gedurende den winter.

Aan de Zuidwestzijde van de stad was in verloop van tijd door aanslibbing een stuk land gevormd, de Vettenoord genaamd, dat in 1552 werd voorzien van kaden, sluizen, slooten en tochten, en alzoo tot een polder gemaakt.

Met den handel en de zeevaart ging het in dezen tijd zoo slecht, dat de stad in 1562 zeer verarmd was en meest door onvermogende arbeiders en visschers bewoond

Digitized by Google

werd. Van de 13 of 14 haringbuizen, die in betere tijden van Vlaardingen uitvoeren, gingen destijds niet meer dan 2 in zee.

Vlaardingen had veel te lijden in de onlusten, die al spoedig ontstonden nadat Filips II, de laatste Hollandsche Graaf, naar Spanje was vertrokken.

De Spanjaarden hadden, om het verzet tegen hun oppermacht te stuiten, en een inval te water te voorkomen, in verschillende plaatsen aan de Maas, o. a. te Vlaardingen bezetting gelegd, die door de ingezetenen dier plaatsen moest worden onderhouden. Hieruit ontstond een geschil met Vlaardinger-Ambacht, aan welke gemeente door Vlaardingen eene som van *f* 300.— was voorgeschoten in de kosten der Spaansche bezetting. Vermits dit voorschot niet werd terugbetaald, besloten de Vroedschappen van Vlaardingen in November 1571 *„om die van Vlaardinger-Ambacht naarstiglijk met regt tot betaling te dwingen."*

Nadat de Watergeuzen in 1572 den Briel hadden bemachtigd, overmeesterden zij ook Schiedam, Delftshaven, Maassluis en de daarbij gelegen plaatsen, waaronder ongetwijfeld ook Vlaardingen zal behoord hebben, ofschoon dit niet bepaald staat aangeteekend. De Spanjaarden verjoegen echter de Watergeuzen uit die plaatsen en maakten zich meester van de schans te Maaslandsluis. Zij verlieten die schans voor eenigen tijd den 21 Juli 1572, doch keerden in 1573 daarin terug, tijdens het eerste beleg van Leiden.

Dat Vlaardingen in dien tijd veel moest ondergaan is licht te begrijpen. Immers, vriend en vijand handelden beiden even ruw en wreed.

Erger liep het intusschen in Juni 1574, toen Leiden door de Spanjaarden voor de tweede maal belegerd werd.

Digitized by Google

Op het bericht, dat de Spanjaarden, die de schans te Maaslandsluis weder wilden bemachtigen, Vlaardingen naderden, werd men aldaar uitermate bevreesd voor het ruwe krijgsvolk, van welker geweld en overlast men nog geen drie maanden ontslagen was. Vermits de stad niet verdedigbaar en zonder bezetting was, vluchtten vele ingezetenen met het weinige, dat hun nog was overgebleven, naar elders. Sommigen hunner, die zich naar Schiedam wilden begeven, vielen in handen van het Schiedamsche krijgsvolk, dat hun alles met geweld ontnam en hen bovendien deerlijk mishandelde. De meeste inwoners van Vlaardingen, Vlaardinger-Ambacht en Zouteveen vluchtten daarop naar de overzijde van de Maas, op het eiland Voorne en Putten.

Toen men in Schiedam vernam, dat Vlaardingen bijna ontvolkt was, trok een deel van het Schiedamsche krijgsvolk, versterkt door een bende plunderaars, op den 2 Juni naar Vlaardingen, alwaar men huis aan huis opensloeg, uitplunderde en daarna de geheele stad, met inbegrip van de Kerk, den Toren, het Zusterklooster, het Weeshuis, het Stadhuis en de Brouwerij in brand stak. Men gaf voor, dat het doel alleen was om den Spanjaarden afbreuk te doen. Echter verbood Prins Willem van Oranje, als Stadhouder van Holland, namens den Koning van Spanje, in October 1574 bij plakkaat, om kerken, huizen, woningen of andere gebouwen binnen of buiten de vlekken en dorpen in Holland, zonder zijn bevel te vernielen, te verbranden of het ijzerwerk en andere materialen daarvan te rooven of te vervoeren.

De schans te Maaslandsluis, tot nog toe door de Hollanders bezet, doch te zwak bemand en niet van het noodige voorzien, werd door dezen verlaten en daarna door de Spanjaarden betrokken. Ook in Vlaardingen werd

Digitized by Google

eenig Spaansch krijgsvolk gelegd, doch zij leden daar groote armoede en gebrek, te meer daar de Maasdijk tusschen Rotterdam en Delftshaven alsmede de IJseldijk was doorgestoken en dus de omliggende wegen en landen, om het ontzet van Leiden te bevorderen, geheel onder water waren gezet. Hierdoor ontmoedigd sloegen de Spanjaarden in het laatst van September 1574 in dit deel van Zuid-Holland aan het muiten en verlieten in December van dat jaar Vlaardingen en omstreken.

In deze troebelen zijn de oude brieven van de Heilige Geest-goederen verloren geraakt. Vele huizen, waarop de Heilige Geest-meesteren hypotheken hadden gevestigd, waren verbrand of vernield en de landerijen bleven nog lang door het water bedekt.

De stad leed door een en ander onberekenbare schade.

Daarbij kwam dat zij in 1576 nog *Serviesgeld* moest opbrengen voor de krijgsmacht, die in Maasland lag, terwijl de stad nog belast was met schulden en lasten, dagteekenende uit vroeger tijd. De Vroedschap besloot daarom tot het doen van een omslag over alle burgers van Vlaardingen, zoowel over hen, die naar elders waren uitgeweken, als over hen, die aldaar waren blijven wonen, ten einde zooveel mogelijk de oude schulden af te doen.

De Magistraat, het betreurende dat Vlaardingen, zoo gunstig voor visscherij en koophandel aan de Maas gelegen, zoozeer in verval verkeerde, wendde pogingen aan om hierin verbetering te brengen. Als gevolg hiervan werd door den Prins van Oranje, als Stadhouder, en de Staten van Holland, namens Filips II, die zich in Spanje bevond, in 1577 aan de ingezetenen opschorting der betaling van renten toegestaan, indien zij hun afgebrande huizen binnen drie jaren na de afkondiging van dit voorrecht herbouwden, terwijl de Magistraat bevoegd werd

Digitized by Google

verklaard om de erven, die niettemin onbebouwd bleven liggen, aan anderen, die tot bebouwing daarvan wilden overgaan, in vrijen eigendom te geven. Ook machtigde het Hof van Holland in 1581 den Baljuw van Vlaardingen en van Vlaardinger-Ambacht, op diens verzoek, om de gevangenis, welke bij het afbranden van het Stadhuis geheel onbruikbaar geworden was, te doen herstellen. In de kosten dezer herstelling zou door Vlaardinger-Ambacht *f* 150.— worden bijgedragen, te betalen in drie termijnen. Deze maatregelen hadden echter niet het gewenschte effect. De Magistraat besloot daarom dwangmiddelen in het werk te stellen. Zoo werden Burgemeesteren in November 1585 door de Vroedschap gelast om in rechten op te treden tegen hen, die aan de Stad geld schuldig waren, wegens het recht van uitgang (zoogenaamd exue-geld), [1]) alsmede om de erven te verkoopen van hen, die, buiten Vlaardingen woonachtig, nog in gebreke waren gebleven tot bebouwing over te gaan. Deze verkoop zou plaats hebben ten behoeve van de Stad, tenzij de eigenaars der erven zich alsnog tegenover Burgemeesteren verbonden om tot bebouwing over te gaan. Ten einde de vestiging van vreemden binnen Vlaardingen te bevorderen, besloot de Vroedschap in December 1586, dat zij, die van elders zich vestigden, vrijgesteld zouden zijn van de betaling van het recht van uitgang, indien zij later weder vertrokken, mits zij Poorters werden volgens de Keur, alles onverminderd de Stads-privilegiën.

Met het oog op de toenemende onveiligheid werd in December 1595 de Baljuw van Vlaardingen, Barthel of

---

[1]) Wanneer iemand goederen erfde van iemand, die in een andere stad woonde, moest van de erfenis een zeker gedeelte voor exue- of issue-geld ten behoeve dier stad betaald worden. Dergelijk recht werd ook geheven van hen, die de stad metterwoon verlieten en hun goederen medenamen.

Digitized by Google

Bartholomeus van Buren, aangesteld tot Landdrost over Delfland en Vlaardingen, met last om de moordenaars, roovers, dieven, brandstichters en andere landloopers te vatten en te doen straffen of te verjagen. Deze Landdrost, tevens kapitein op de Vlaardingsche galei (ook genaamd de oude, kleine en roode galei) blijkt aan de veiligheid in deze streken vele goede diensten bewezen te hebben. Voor de bemanning van bedoelde galei werden aangewezen de misdadigers, welke niet tot een voorbeeld openlijk aan den lijve gestraft moesten worden.

Ook liet op zee, voornamelijk vóór de Maas en het Goereesche Gat, de veiligheid veel te wenschen over. Daarom werd op verzoek van de visschers, die uit Vlaardingen en elders op versche visch voeren, door de Gecommitteerde Raden uit de Staten van Holland, in April 1600 bepaald, dat ten minste één oorlogsschip zoo op de Maas als voor het Goereesche Gat, wanneer de wind zulks toeliet, steeds zoude zeilen van het land zeewaarts in, tot ongeveer op een diepte van 8 of 10 vademen, en terug, alsmede dat ten minste twee oorlogsschepen verder in zee zouden kruisen, ten einde de visschers te beschermen en de uitgaande en inkomende koopvaardij- en andere schepen te geleiden.

In December 1600 besloot de Magistraat de Stadsaccijnzen, zoo op de turf als op het slachtvee, voor het volgend jaar te verhoogen, en een zeker lastgeld in te voeren voor elk last haring.

In 1602 werd Vlaardingen weder door de pestziekte bezocht.

Den 16 April 1606 ontstond een felle brand in de Voorstad (Kortedijk), alwaar alle huizen afbrandden. Zij, wier huizen verbrand waren, verkregen van de Staten onder andere gunsten, voor 6 jaren opschorting der betaling van renten en hypotheken op de verbrande huizen

Digitized by Google

gevestigd, o. a. onder beding, dat de erven dier huizen binnen 2 jaren werden bebouwd en de grondbrieven verbeterd moesten zijn.

Intusschen was de Stad toen weder redelijk bevolkt, terwijl de bevolking nog steeds toenam. Het schijnt, dat daardoor behoefte aan woningen was ontstaan, althans de Magistraat besloot om als bouwgrond te verkoopen een stuk grond gelegen ten Westen van den Maasdijk, en strekkende van de Hoogstraat (dus van het Pad) tot aan de Sluizen. Het bedoelde gedeelte van den Maasdijk (later „den Dijk" genaamd en thans een deel uitmakende van de Hoogstraat) lag omstreeks 1606 nog onbestraat en was aan de Westzijde nog onbebouwd.

Door zekeren Pieter Arensz. en diens zoons Claas en Doe Pietersz, die zich hadden toegelegd op de uitvinding en verbetering van spuien, werd in dien tijd een werktuig vervaardigd om door uitschuring de havens op een zekere diepte te houden. Als belooning daarvoor werd hun door de Staten van Holland het recht verleend, om gedurende 10 jaren, met uitsluiting van anderen, zoodanige spuien te mogen maken. Bij namaak zou aan hen *f* 100.— voor elke spui moeten worden betaald.

De verzanding in de rivier vóór den mond der haven was in 1633 van dien aard geworden, dat een hoekerschip bij laagwater niet meer behoorlijk de haven kon in- of uitvaren. Bevreesd, dat dientengevolge de koopvaardij zoowel als de visscherij zouden verloopen, besloot het Stedelijk Bestuur ernstige pogingen aan te wenden om in deze verbetering te verkrijgen. Als een afdoende maatregel ook voor het vervolg werd wenschelijk geacht, om de beide havenhoofden 30 à 40 roeden aan de zijde der rivier te verlengen. Doch geen klein bezwaar was het om de daarvoor benoodigde gelden aan te wijzen. Een gedeelte werd

Digitized by Google

gevonden door een buitengewone belasting op de zoutevisch, de versche visch, het last haring, de schepen, enz. het bier, de waag, de turf en het geslacht. Voorts meende men dat er alle aanleiding bestond om een bijdrage te vragen van de Staten van Holland, de Hooge Heemraden van Delfland en Ambachtsbewaarders der West-Ambachten, daar deze er groot belang bij hadden, dat de Vlaardingsche haven in goeden staat bleef. Bedoelde waterschappen toch waren alleen daardoor verzekerd van een goede uitwatering, terwijl het algemeen belang er bij betrokken was, dat bij strenge vorst, wanneer de rivier boven Vlaardingen door ijsgang niet bevaarbaar was, de oorlogsschepen en groote koopvaardijschepen uit zee komende, de Vlaardingsche haven konden binnenvallen. Maar, ofschoon men lang aanhield, kon men geen bijdragen van elders bekomen. Ten slotte werd bepaald, dat de Stad het werk op eigen kosten zou uitvoeren, waartoe het benoodigde geld ten deele door een geldleening werd verkregen. Daarna werden in 1640 met toestemming van de Hooge Heemraden van Delfland, de beide havenhoofden 30 roeden verder in de Maas uitgeslagen.

In de 2e helft van dezelfde eeuw werd langs de Breevaart (Delftsche of Vlaardingsche Vaart) op de kade van den Holiërhoekschen en Zouteveenschen polder, van Vlaardingen tot aan de Noordvliet een jaag- of trekpad gemaakt, ten behoeve van de markt-, veer- en andere schuiten van Vlaardingen op Maassluis en Delft. Ten opzichte van het gebruik en onderhoud van dit pad werden door de stad Vlaardingen verschillende overeenkomsten aangegaan, o. a. met den Holiërhoekschen polder en de Heerlijkheid Zouteveen op den 7 December 1654 en met de stad Delft op den 26 December 1654 en 24 Mei 1657.

Uithoofde in 1660 een groote sterfte voorkwam onder

Digitized by Google

de alhier bewaard wordende prikken (vischjes dienende als aas ter beugvisscherij) besloot de Vroedschap een veiliger bewaarplaats daarvoor te doen inrichten door bedijking van een stuk buitenland der Stad aan de Westzijde der haven en daarbinnen een kom te doen graven tot het leggen van schuiten (bakken) en korven voor de prikken. Die kom zou worden voorzien van 2 sluizen voor de verversching van het water, doch naar het schijnt werd slechts één sluis gelegd. Tot bestrijding der kosten van aanleg en onderhoud werd een zekere belasting ingevoerd. Enkele jaren daarna werd het Prikkengat 2 voet verdiept.

In 1661 werd het Westhavenhoofd 2 roeden verder in de rivier uitgeslagen.

In 1665 brak de pest voor de derde maal in Vlaardingen uit en heerschte aldaar langer dan een jaar. Ten behoeve van de armen werd toen een Stadsgenees- en heelmeester voor één jaar aangesteld. Uithoofde de pest ook nog in het volgende jaar bleef woeden, werd die aanstelling met één jaar verlengd, met verhooging van het daaraan verbonden salaris.

In den oorlog, dien de Vereenigde Nederlanden in 1673 met Engeland en Frankrijk hadden te voeren, moesten alle weerbare manschappen van het platteland, (waaronder toen ook Vlaardingen werd gerekend) bij beurten optrekken tot het betrekken der posten. Het schijnt echter, dat aan dien last niet met den vereischten ijver werd voldaan en dat men groote moeite had in Vlaardingen personen te vinden, die als kapitein wilden fungeeren.

Den 26 Januari 1682 werd Vlaardingen geteisterd door een stormvloed, zoo hoog, als nog nimmer was waargenomen en waardoor het Westhavenhoofd belangrijk werd beschadigd.

Tot in 1684 had men in Vlaardingen nog geen gere-

Digitized by Google

gelde gelegenheid tot het verzenden van brieven naar alle steden van Holland. Dit was voor Vlaardingen en voor de steden, waarop men van daar handel dreef een groot bezwaar, waarom op verzoek van Amsterdamsche kooplieden, door tusschenkomst van Burgemeesteren van Amsterdam aan Burgemeesteren van Vlaardingen gedaan, door de laatsten met goedvinden van de Vroedschappen werd besloten tot het aanstellen van een Postmeester, die den 12 Mei 1685 een aanstelling en lastbrief bekwam.

Omstreeks 1688 waren de ingezetenen zeer gedrukt door een omslag ter bestrijding van de kosten, welke aan Vlaardingen waren opgelegd door de inkwartiering van de regimenten ruiterij van de Kornels Benting en Oije.

De haven was in 1690 zoo ondiep geworden, dat zij zelfs voor kleine vaartuigen niet meer bevaarbaar was. Wel trachtten de ingezetenen dit gebrek door baggeren te verhelpen, maar tevergeefs, zoodat de scheepvaart en reederij, die sedert enkele jaren beduidend waren uitgebreid, in 1697 dreigden geheel te niet te gaan, daar de zeeschepen zelfs bij hoog water niet in de haven konden komen. Men schreef de verondieping voornamelijk toe aan de ondiepte van het Spuiwater, waardoor geen behoorlijke spuiing door de haven meer kon plaats hebben. Burgemeesteren beklaagden zich dan ook bij Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland, dat zij steeds tevergeefs hadden aangeboden om bij te dragen in de kosten tot verbetering der spui-inrichting, die toch zeer bevorderlijk zou zijn, zoowel aan de geregelde waterloozing van Delfland als aan de belangen van Vlaardingen. Eindelijk verzochten Burgemeesteren vergunning om desnoods geheel op eigen kosten de haven te mogen doen uitdiepen en de spuiing weder in goeden staat te doen brengen, welk

Digitized by Google

verzoek werd ingewilligd en waarna het werk werd uitgevoerd.

Bij die gelegenheid werd ook het Prikkengat uitgediept en daarbij een nieuwe steenen sluis gemaakt. In verband met de kosten daarvan werd de belasting op de schepen, waarvoor van het Prikkengat werd gebruik gemaakt, verhoogd.

In hetzelfde jaar werd het Buizengat tusschen het Spuiwater en den Schiedamschen dijk op nieuw van gordingen en meerpalen voorzien.

Het Oosthavenhoofd onderging in 1698 een belangrijke herstelling. In dat jaar, en ook in 1700 werd besloten dat hoofd even ver in de rivier uit te brengen als het Westhavenhoofd, doch hieraan schijnt geen gevolg te zijn gegeven.

Den 3 Januari 1704 kwam Aartshertog Karel van Oostenrijk uit den Hage naar Vlaardingen, alwaar hij zich aan boord van een Engelsch jacht begaf om met de Engelsche vloot, onder bevel van den Admiraal Rooke, naar Engeland te stevenen en van daar naar Lissabon te vertrekken, ten einde onder den naam van Karel III als Koning van Spanje te worden gekroond.

In 1707 werden de beide havenhoofden weder uitgeslagen, waarschijnlijk ter lengte van 25 roeden of meer.

Van den 24 tot den 27 Januari 1717 genoot Vlaardingen de eer van een bezoek van George I, Koning van Groot-Brittannië. Z. M. logeerde vermoedelijk op het *Hof van Vlaardingen.* [1])

---

[1]) De Europ. Mercur. 28 Stuk I.D. bladz. 77 zegt op *de huizing van Vlaardingen*: Die huizing stond in de Buitenweide bij den Spuidam aan de Oostzijde van de haven. De Stad heeft in 1602 en later dien grond in huur, en daarop een huis, schuur, berg en geboomte — alzoo eene boerderij — in eigendom gehad. Een en ander werd in 1611 van de Stad gekocht door Pieter Gerritz. van Ruitenburg, Weesmeester der Stad Amsterdam. Hierna werden

Digitized by Google

Langzamerhand kreeg men weer te kampen met verondieping van de haven, tengevolge van onvoldoende spuiing.

In 1722 was deze onbevaarbaar door de aanwezigheid van banken, die meer dan 2 voet hooger waren dan de bodem der sluizen, die in de haven uitwaterden. De zeeschepen konden met het hoogste water niet meer van de haven gebruik maken. Men kwam toen met Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland overeen, dat de oude spuie zou worden hersteld en verbeterd, het Spuiwater uitgediept en verder het noodige verricht om de haven in goeden staat te brengen. De kosten, die meer dan 18,000 gulden beliepen, werden door Delfland en Vlaardingen, elk voor de helft gedragen. Echter ontstonden moeilijkheden over het maken van een stortebed, dat bij het werk behoorde.

Bij huurceel van 1 September 1722 werd door Pieter van Leyden, Raad en Burgemeester der Stad Leiden aan Ary Willemsz. Kalis en Herber Sliedrecht voor den tijd van 20 jaren verhuurd het riet- en biezenveld met den geheelen aanwas in de Maas, beoosten de haven, onder uitdrukkelijk beding, dat de aanwas zooveel mogelijk door de huurders moest worden bevorderd door beplanting. Daardoor ontstond echter een groot bezwaar, uithoofde zich een bank vormde in de Maas vóór de haven, welke bank zich in 1730 uitstrekte van de Oostzijde der haven tot ongeveer 200 roeden ten westen daarvan. De Vroedschap overwoog lang op welke wijze een opening door die bank of plaat zou te maken zijn ter diepte van den bodem der rivier tusschen de plaat en de haven-

---

vele veranderingen aangebracht, zoodat de bezitting het aanzien van een Buitenplaats verkreeg, die door Johan van Ruitenburg — in 1670 Ambachtsheer geworden van Vlaardinger-Ambacht — in 1712 op de kaart van Delfland is gebracht onder naam van *het Hof van Vlaardingen*.

Digitized by Google

hoofden. Intusschen werd de kwaal gaandeweg erger, daar de vloed van beneden wel opkwam tot in de haven, maar weinig of geen stroom van boven tusschen de plaat en de havenhoofden doorging, waardoor het zand en de slib, door den vloed aangevoerd, vóór en in de haven bezonk en dientengevolge de haven zeer verzandde en de bank of plaat zoo aangroeide, dat zij bij laag water 2 voet boven water lag. De schepen konden de haven niet anders dan van de Westzijde — en bij ijsgang slechts met groot gevaar — naderen en er ontstond groote vrees, dat de haven geheel zou worden afgesloten.

Gemachtigden van de Visscherij, kooplieden en zij, die bij de Visscherij belang hadden, gaven in 1732 aan Burgemeesteren te kennen, dat het gevaar alleen was te bezweren, door den uitslag der havenhoofden tot aan de Zuidzijde van de bank of plaat. Men raamde de kosten daarvan op 30,000 à 32,000 gulden. Hierop werd na herhaalde beraadslaging, door Burgemeesteren en Vroedschappen besloten dit werk te doen uitvoeren en daarmede in het volgend voorjaar een aanvang te maken. Ofschoon nauwkeurige opnemingen en ramingen door deskundigen hadden plaats gehad, bleek al spoedig bij de uitvoering van het werk, dat het uitbrengen der havenhoofden ter lengte van 60½ roeden een uitgaaf van 50,000 à 60,000 gulden zou vereischen, waarom Burgemeesteren en Vroedschappen aan de Staten van Holland verzochten om vrijdom van de 100e, 200e en dergelijke penningen, enz. Dit verzoek werd echter niet ingewilligd. Daarop gaven sommige gilden en genootschappen bij verzoekschriften aan de Regeering der Stad te kennen, dat zij en andere burgers naar hun vermogen eenige gelden wilden bijeenbrengen, terwijl de Burger-kapiteins uit naam en vanwege de gansche burgerij, verklaarden eigener beweging aan Burgemeesteren

Digitized by Google

en Vroedschappen tot bedceld einde te zullen afstaan de helft van de gelden, die bij den Gemeenen Krijgsraad genoten werden van de Schutterij wegens door deze beloopen boeten. Deze aanbiedingen werden in dank aanvaard. Het groote werk werd in 1734 voltooid.

In het jaar 1722, den 8 October, overleed te Vlaardingen de heer Gerard Callenburg, Luitenant-Admiraal van Holland en West-Friesland voor den Zeeraad op de Maas. Hij was geboren den 8 April 1642 te Willemstad. Door het zeeleven aangetrokken had hij dienst genomen op 's Lands vloot, waarop hij van de laagste tot de hoogste rangen opgeklommen was. Toen in 1676 in den slag bij Syracuse de Admiraal de Ruyter sneuvelde, was Callenburg kapitein op het Admiraalschip „de Eendracht," en toen in hetzelfde gevecht ook de Vice-Admiraal de Haan den dood vond, ging het opperbevel van de vloot over op Callenburg, die den slag zoo wist te leiden, dat de Franschen moesten afdeinzen. In 1690 werd hem bij afwezigheid van den Admiraal Tromp het opperbevel over 's Lands vloot opgedragen en was hij als zoodanig tegenwoordig bij den ongelukkigen slag bij Bevesier, die door de mindere werkzaamheid van onze bondgenooten, de Engelschen, ten onzen nadeele uitviel. In 1691 werd hij Vice-Admiraal en in 1697 Luitenant-Admiraal en had een werkzaam aandeel in de verovering van Gibraltar in 1704. Hij had toenmaals reeds zijne woonplaats te Vlaardingen, waar hij ook in latere jaren, toen van onze vloot minder gewichtige diensten werden gevergd, in verschillende burgerlijke betrekkingen werkzaam was. Hij werd lid der Vroedschap, later Burgemeester, maar bleef zeer eenvoudig en burgerlijk leven. Zijn eenvoudigheid, eerlijkheid en rechtschapenheid had hem vele vrienden en vereerders bezorgd. Nog wijst men

Digitized by Google

in Vlaardingen het huis aan, waar hij woonde. Het tegenwoordige geslacht hield de nagedachtenis van den Admiraal in eere, door een nieuw aangelegde straat naar hem te noemen.

In 1747 werd door de Staten van Holland bevolen, dat door de Hollandsche steden gezamenlijk 10,000 Waardgelders moesten worden aangeworven en onderhouden. Het aandeel van Vlaardingen, Geertruidenberg en Heusden werd bepaald op te zamen 100 man, waarvan de soldij per 32 dagen 1385 gulden beliep en waarin Vlaardingen voor $^1/_3$ moest dragen.

De stedelijke regeering besloot ook eene inrichting te doen maken tot het bewaren van een goede hoeveelheid buskruit, op een plaats waar dit geen gevaar voor de stad kon opleveren. Als gevolg daarvan werd op een voor dat doel aangekochten akker aan de Oostzijde van de Markgraaflaan een kruithuis gesticht, dat thans nog voor het bewaren van munitie wordt gebruikt.

Als een blijk van vaderlandsliefde vindt men aangeteekend, dat in dezen tijd door enkele Vlaardingsche kooplieden aan de bezetting van Bergen op Zoom, tijdens de belegering dier stad door de Franschen, een voorraad levensmiddelen, bestaande uit 3 last haring en een gerookte zalm werd toegezonden. De waarde daarvan beliep met de onkosten ongeveer 600 gulden. Dit voorbeeld werd spoedig door kooplieden in andere groote steden gevolgd.

Ontstond er tegen het midden dier eeuw bijna overal in Holland groot verzet tegen de pachters der gemeene middelen, ook te Vlaardingen grepen te dier zake in 1748 ernstige ongeregeldheden plaats, die echter gelukkig gestuit werden.

Nog wordt als een bijzonderheid vermeld, dat op den 2 Juli 1750 de eerste jager van Hitland te Vlaardingen

Digitized by Google

binnenkwam met 21 ton haring, die verkocht werd voor *f* 253.— per ton, dus te zamen voor *f* 5313.

In 1752 waren te Vlaardingen aanwezig 136 haringschepen (zoo buizen als jagers), 7 schepen voor de IJslandsche visscherij en 6 koopvaardijschepen.

Den 17 Juli 1763 overleed aldaar in den leeftijd van 76 jaar de Vlaardingsche dichter Arnold Hoogvliet, vooral bekend door zijn gedichten: *„Abraham de Aartsvader"* en *„Eerkroon voor de Stede Vlaerdinge."*

Toen Prins Willem V als Stadhouder werd uitgeroepen, in 1766, nam ook Vlaardingen een levendig aandeel in de algemeene vreugde hierover.

In 1775 besloot 's Land regeering om de haringvisscherij aan te moedigen door een belooning van 500 gulden te verleenen aan ieder schip, dat ter haringvaart werd uitgerust en in zee gezonden.

De invoering der nieuwe psalmberijming in 1775 gaf ook te Vlaardingen aanleiding tot groote onlusten.

Den 15 November 1775 brak bij een hoogen watervloed de zoogenaamde Schinkelkade door, tengevolge waarvan een deel der Stad, bekend onder den naam van *de Nieuwe Huizen* (thans Landstraat, enz.) ter hoogte van ongeveer 10 voet onder water werd gezet.

Een gelijke ramp had plaats den 22 November 1776. Ter voorkoming van verdere doorbraken werd alsnu de Vettenoords-kade beduidend versterkt.

In 1779 werd het Vischmarktgebouwtje op de Westhavenplaats, dat zeer bouwvallig geworden was, door een geheel nieuw gebouw vervangen onder directie van den bouwkundige *van Schie*. Tegelijkertijd werd in de heerlijkheid Zouteveen een R. K. kerk gesticht voor Vlaardingen en nabijgelegen buurten.

In datzelfde jaar kwam de eerste haringjager binnen

Digitized by Google

met 5 ton haring, die verkocht werd voor 1280 gulden per ton.

In December 1780 waren 82 schepen ter beugvisscherij uitgezeild, toen men den 26 dier maand eensklaps vernam, dat een oorlog was uitgebroken tusschen onzen Staat en Groot-Brittannië. Geen wonder, dat men in groote vrees verkeerde voor het lot dier vloot, vooral toen men den 7 Januari 1781 bericht ontving, dat een hoekerschip door de Engelschen genomen en een ander op het strand gejaagd was. Gecommitteerden ter visscherij zonden daarop met goedkeuring van den Erfstadhouder, wiens hulp men had ingeroepen, eenige vaartuigen in zee om al de visschers, die men kon opsporen, te waarschuwen om zoodra mogelijk een veilige haven te zoeken. Zekere stuurman Jacob van der Wind maakte zich daarbij vooral verdienstelijk. Spoedig na diens vertrek kwamen 11 schepen te Vlaardingen binnen, weldra door andere gevolgd. Den 11 Januari kwam stuurman van der Wind met zijn schip in Vlaardingen terug. Van de uitgezeilde schepen kwamen 51 in de Vlaardingsche haven, 25 aan den Helder, te Enkhuizen en te Medemblik. De 3 overige werden door de Engelschen genomen. Deze boven verwachting gunstige uitkomst werd dankbaar herdacht in een plechtige godsdienstoefening op den 4 April 1781, terwijl aan van der Wind een fraaie zilveren eerepenning werd uitgereikt.

Deze oorlog gaf aanleiding tot een groote verarming der visschers, die werkeloos te Vlaardingen moesten blijven. Den 26 Januari 1781 toch was de scheepvaart uit de zeehavens dezer landen naar alle Rijken en Staten verboden, zoomede de walvischvangst en de groote en kleine visscherijen.

Vlaardingen en Maassluis wendden zich tot Hunne Hoogmogenden met het eerbiedig verzoek om evenals in vorige

Digitized by Google

oorlogen de kabeljauw-visscherij op de Noordzee tot rondom IJsland onbelemmerd te laten voortgaan, daar men vertrouwde, dat Hunne Hoogmogenden geen zwarigheid zouden maken om de Engelsche visschers ongestoord te laten, mits van de zijde van Engeland hetzelfde ten aanzien van de Hollandsche visschers geschiedde.

Dit verzoek werd echter niet ingewilligd, ofschoon aan andere schepen vergund was in zee te steken.

Een herhaald verzoek had ten gevolge, dat Hunne Hoogmogenden besloten een proef te nemen in hoever de opheffing van het verbod der Noordsche en IJslandsche Visscherij voor deze landen in het algemeen en voor de bemanning van 's Lands vloot in het bijzonder, nadeelig zou zijn, en dus de verzochte visscherij toe te staan tot 1 April 1782.

Men beproefde hetzelfde te verkrijgen ten aanzien van de Groote Visscherij, doch zonder gunstig gevolg, zoodat de stilstand der haringvisscherij bleef voortduren, tot groote schade voor Vlaardingen.

Na den zeeslag van den Schout-bij-Nacht Zoutman tegen Parker, welke voor de onzen gunstig uitviel, namen wel 70 à 80 Vlaardingers dienst bij de Admiraliteit te Amsterdam, daartoe door gebrek gedwongen.

Omstreeks dezen tijd werden de molens aan de Galgkade (ten Westen van de haven) gebouwd, te weten in 1778 een runmolen, later pelmolen, genaamd „de bonte Os," in 1780 een snuifmolen, later pelmolen en ook in laatstgenoemd jaar een houtzaagmolen.

In 1782 herhaalde men te Vlaardingen het verzoek tot openstelling van de haringvangst en ditmaal met gunstig gevolg. De Collegiën ter Admiraliteit op de Maas, alsmede in West-Friesland en het Noorderkwartier kregen van Hunne Hoogmogenden aanschrijving om aan de reeders

Digitized by Google

ter haringvisscherij, die zich met behoorlijke toestemming en schriftelijke bewilliging van Gedeputeerden of Penningmeesteren van de Groote Visscherij tot hen zouden vervoegen, dit jaar onder behoorlijke voorzorgen en bepalingen de haringvangst toe te staan. De eerste zeven tonnen haring, welke in dat jaar in de Maas werden aangebracht, werden elk voor 800 gulden verkocht. Vermits de visscherij door de Engelschen niet werd bemoeielijkt, gelastten Hunne Hoogmogenden aan de oorlogsschepen en kapers van den Staat om evenmin de Engelsche vischers te hinderen.

In 1784 werden weder maatregelen genomen tegen het verzanden van de haven, waarvoor een som van 14,000 gulden werd uitgegeven.

Ernstige onlusten ontstonden ook te Vlaardingen in 1786, tengevolge van de groote verdeeldheid tusschen de Prinsgezinden en Staatsgezinden of Patriotten.

Omstreeks dien tijd vestigden de Staten van Holland ter Algemeene Vergadering de aandacht op het feit, dat niet alleen sedert eenige jaren andere landen zich meer en meer waren gaan toeleggen op de haringvisscherij, maar dat zelfs het Gouvernement der Oostenrijksche Nederlanden en die van andere Rijken alles in het werk stelden om de haringvaart aldaar uit te breiden en ook door het uitloven van belooningen als anderszins de ingezetenen van dit Gemeenebest uit te lokken om dienst te nemen bij vreemde haringvisscherijen. Alsnu werd een gestreng plakkaat uitgevaardigd tegen hen, die daaraan gevolg gaven of niet binnen een bepaalden tijd terugkeerden, alsmede tegen hen, die bedoelde verhuringen in de hand werkten.

Ook verkreeg de Groote Visscherij in 1786 weder voor 3 jaren afschaffing der lasten, die van Hunne Hoogmogenden afhingen.

Digitized by Google

In 1788 besloten de Staten van Holland om weder gedurende 12 jaren een premie van *f* 500.— toe te kennen aan elk schip, dat ter haringvaart werd uitgerust en in zee stak, welke premie ook werd toegekend aan ieder schip, dat voor de kabeljauwvangst diende.

Sedert jaren was een proces aanhangig tusschen den Ambachtsheer en de Stadsregeering, omtrent de uitoefefening der Heerlijke rechten. Dit proces werd in 1788 ten voordeele van den Ambachtsheer beslist, en de Stad veroordeeld in de kosten, ten bedrage van ongeveer 9000 gulden.

Tengevolge van den oorlog door de Fransche Republiek in naam aan onzen Stadhouder verklaard, maar in werkelijkheid tegen onzen Staat gevoerd, werden verschillende haringbuizen, aan welke geen voldoende geleide gegeven was, door Fransche kapers genoodzaakt naar de Maas te vluchten. Die kapers richtten ook groote verwoestingen aan onder de IJslandsche vloot, waarvan het bericht den 22 September 1794 Vlaardingen bereikte, met de verontrustende tijding, dat de kapers ook weder onder de uitgezeilde haringvloot gezien waren en reeds 2 schepen daarvan genomen en verbrand hadden.

Bij het planten van den Vrijheidsboom, dat in 1795 plaats had, grepen geen ongeregeldheden plaats.

In 1795 werd opgericht het Comité tot de zaken van de Groote Visscherij, bestaande uit 10 leden, waaronder 4 Vlaardingers, welk Comité zich steeds beijverde om het mogelijke ten voordeele van de Visscherij te verkrijgen.

Langzamerhand waren de financiën der Stad in den treurigsten toestand geraakt. De eerste aanleiding daartoe was de negociatie eener som van 20,000 gulden, in 1784 ter betaling van achterstallige schulden en bestrijding der kosten van verbetering der haven. De laatste oorlog

Digitized by Google

met Engeland had een beduidende vermindering ten gevolge gehad van de inkomsten der stad, in het bijzonder van die, welke met de visscherij in verband stonden, terwijl daardoor ook zeer vele ingezetenen waren verarmd en ten laste van het Armbestuur kwamen. De Stad was in de laatste 10 jaren genoodzaakt geworden 80,000 gulden aan de armen uit te betalen, welke som door buitengewone uitgaven klom tot 175,000 gulden.

Men sloot verschillende geldleeningen, te zamen tot een bedrag van 100,000 gulden, doch daardoor was het kwaad steeds erger geworden, uithoofde van de gewone stads-inkomsten nauwelijks 5000 gulden 's jaars kon overschieten. Vooral door de ijverige bemoeiingen van den toenmaligen Secretaris der Stad, P. Verkade, werd hierin omstreeks 1797 verbetering gebracht.

In 1796 noodigde 's Lands regeering Vlaardingen uit om mede te werken tot de bemanning van de voor het volgende jaar gereedliggende oorlogsvaartuigen, waarop echter geantwoord werd, dat er onder de visschers niemand te vinden was, die op de vloot konde dienen, doch dat men voor ieder schip, hetwelk uitvoer, zoude betalen 26 gulden, waarmede genoegen genomen werd. Deze contributie bedroeg te zamen eene som van 3068 gulden, welke door den Voorzitter der Municipaliteit aan de Commissie der Nationale Conventie is overgemaakt.

In 1798 werd door het Uitvoerend Bewind der Bataafsche Republiek een embargo gelegd op de vischschepen dezer landen en ook op de Vlaardingsche, deels omdat men vermoedde, dat tusschen deze en den vijand verstandhouding plaats had en deels ook uit zorg voor het behoud dier schepen. „Gecommitteerden ter Visscherij" haastten zich om bij de Regeering opheffing van dit embargo te verzoeken en wel met gunstig gevolg. De vreugde hier-

Digitized by Google

over was echter van korten duur, daar men al spoedig vernam, dat de Engelschen op alle vischschepen jacht maakten, en last hadden om die, onder welke vlag zij ook voeren, te nemen en op te brengen. Men besloot daarom de vloot, die in zee was, te doen opzoeken en waarschuwen, waartoe de stuurman Cornelis Verwijs werd afgezonden, die het ongeluk had, na een kruistocht van 21 dagen, slechts 28 Vlaardingsche schepen aan te treffen.

Echter was het dreigend gevaar onder de vloot bekend geworden, die daarop naar huis stevende, doch met achterlating van niet minder dan 26 schepen, die genomen werden en waarvan het volk door de Engelschen in gevangenschap werd gebracht. Eenigen tijd daarna werd de bemanning weder losgelaten en met onzijdige schepen herwaarts gebracht. Hierna besloot men ook de IJslandsche vloot te waarschuwen, welke vloot 24 Vlaardingsche en 11 Maassluische schepen telde. Daartoe werd afgezonden Jan Schepen, gezagvoerder van een brikschip, die 29 schepen aantrof. Van de Vlaardingsche schepen kwamen 12 behouden aan in Noorwegen en 4 te Goedereede, doch de overige 8 werden genomen en in Engeland opgebracht.

De oorlog duurde intusschen voort; de neutrale papieren, waarmede men voer, werden verdacht gehouden en geen schip kon op zee den Engelschman ontsnappen. Sommige reeders deden wanhopige pogingen en waagden hun schepen, maar met de treurigste uitkomsten. De visschers werden doodarm, de ambachtslieden verlieten de stad om elders werk te gaan zoeken, op de havenkaden groeide het gras welig en Vlaardingen vertoonde in 1799 een beeld van de bitterste ellende.

De aanzienlijkste ingezetenen besloten toen gezamenlijk een adres in te zenden aan 's Lands regeering, met verzoek om door de geheele Republiek een algemeene collecte

Digitized by Google

te mogen doen ten behoeve der in Engeland gevangen gehouden visschers, van hunne achtergelaten kinderen, enz. welk verzoek door de Eerste en de Tweede Kamer van het Vertegenwoordigend Lichaam des Bataafschen Volks werd ingewilligd. Deze collecte bracht ruim 26,600 gulden op.

Het begin der 19e eeuw leverde voor Vlaardingen geen schitterende vooruitzichten op.

Een hevige storm richtte aldaar op Zondag den 9 November 1800 groote schade aan. Reeds in den voormiddag woeien vele glasruiten, ja, zelfs geheele ramen in, en vlogen leien en lood van de Hervormde Kerk af. In den namiddag was de storm tot een orkaan aangegroeid. 's Avonds ongeveer 5½ uur sloeg het bovenste gedeelte van het glas in den Westermuur der Hervormde Kerk met het houtwerk naar binnen en werd meer dan 36 voet ver de kerk ingeworpen, waarbij verscheidene stoelen verbrijzeld werden. Ook de 3 molens aan de Galgkade leden bij dit weder veel; van den run- en den zaagmolen waren de balie voor het grootste gedeelte en van den pelmolen geheel weggeslagen. Overal zag men ontwortelde of geknakte en omvergeworpen boomen. De meeste schepen in de haven geraakten los en sloegen tegen elkander, en zelfs werd een baggerpraam dwars onder een vischhoeker geschoven, terwijl een andere hoeker aan de Oostzijde der haven op het land werd gezet. Door het opzetten van het water uit de Booner- en Maassluische vlieten stroomde het uit de Waal door vele der aangrenzende huizen.

Tengevolge van den oorlog, die tot in 1802 voortwoedde, namen armoede en ellende voortdurend toe. Van 's Lands regeering kreeg men bij herhaling onderstand, tot een gezamenlijk bedrag van 116,000 gulden, waarvan

Digitized by Google

aan de armen 52,514.10 gulden en voor baggerwerk in de haven 63,485.90 gulden werd uitgegeven. Niet minder dan 3000 ingezetenen moesten ondersteund worden, waarvoor ook van andere zijden milde bijdragen inkwamen.

Door den vrede van Amiëns werden de uitzichten beter. De schepen werden hersteld en voor de haringvisscherij gereedgemaakt. Op Buisjesdag (15 Juni) lag dan ook een vloot van 89 schepen gereed. Men kan zich voorstellen met hoeveel opgewektheid die dag werd gevierd.

De uitslag der visscherij was tamelijk gunstig, doch de volgende wintervaart zeer ongelukkig, daar de uit zee terugkeerende schepen door de strenge vorst niet verder konden komen, dan tot het zoogenaamde steenen baken, waardoor vele onkosten moesten worden gemaakt en de verzending van versche visch werd verhinderd.

De toestand zou echter langzamerhand wel verbeterd zijn, indien de vrede was bewaard gebleven, doch reeds in 1803 brak de oorlog opnieuw uit, waardoor de vroegere rampen zich herhaalden. De behoeften voor de armen klommen zoo hoog, dat de stads-financiën werden uitgeput en er bijna geen subsidiën voor de weezen kon gegeven worden. In dit laatste werd door buitengewone maatregelen voorzien.

Daar men verwachtte, dat door het passeeren der Engelsche brievenmaal alhier de berichten en nieuwstijdingen vroeger dan elders zouden bekend zijn, besloot zekere heer Belinfante tot het uitgeven van een Vlaardingsche Courant, waarvan het eerste nummer den 2 Januari 1804 uitkwam, doch de oorlog en de daardoor veroorzaakte stremming in de correspondentie, werkten deze onderneming zoodanig tegen, dat de uitgave moest gestaakt worden. Het laatste nommer (117) verscheen den 28 September 1804.

Hoe drukkend de tijdsomstandigheden voor Vlaardingen

Digitized by Google

ook bleven, dit nam niet weg, dat hare ingezetenen in 1807 voor de ongelukkigen door de ramp van Leiden ruim 1100 gulden bijeenbrachten en dat de collecte voor den watersnood 1038 gulden opbracht. Dankbaarheid voor hetgeen Vlaardingen vroeger van elders genoot, zal zeker hiertoe ook hebben medegewerkt.

Was de zeevisscherij en ook eenige koopvaardij sedert 1802 onder neutrale vlaggen met afwisselend geluk voortgezet, men vreesde, dat de inlijving van ons land bij het Fransche keizerrijk een zeer nadeeligen invloed op een en ander zou hebben, welke vrees later bleek maar al te zeer gegrond te zijn.

Op Zondag den 25 Februari 1810 des namiddags omstreeks 3 uur sloeg bij een hevige onweersbui de bliksem in den toren en in de kerk, terwijl aldaar juist godsdienstoefening werd gehouden. Een begin van brand werd spoedig gebluscht.

Reeds lang had zich de behoefte doen gevoelen aan een goeden communicatieweg tusschen Vlaardingen en Schiedam. Immers de kleiwegen, welke daarvoor moesten worden gebruikt, waren in den winter en bij regenachtig weer zoo goed als onbegaanbaar. Men besloot daarom te Vlaardingen den Maasdijk tusschen beide steden te doen bestraten, waartoe een geldleening werd gesloten van 30,000 gulden, tegen een door de stad gewaarborgde rente van 4% o. Het octrooi tot bestrating werd verleend den 4 October 1809, terwijl het werk in 1810 werd voltooid. Bij decreet van Koning Lodewijk d.d. 29 September 1809 was het recht tot heffing van tolgelden op den straatweg toegestaan, tot goedmaking der kosten der bestrating.

Het eerste gebouw, waarin de Remonstrantsche gemeente haar godsdienstoefeningen hield, werd in 1658

Digitized by Google

gesloopt, en naar het schijnt door een andere kerk vervangen. De pastorie aan de Hoogstraat stond vóór de kerk, die in de Achterstraat uitkwam. In 1810 was die gemeente bijna geheel uitgestorven en de dienst reeds geruimen tijd gestaakt. De kerk werd daarom verkocht en is vervolgens afgebroken.

In 1811 werden de gemeenten Vlaardinger-Ambacht, Zouteveen en Babberspolder met Vlaardingen vereenigd, terwijl Vlaardingen na de invoering van de conscriptie werd aangewezen als hoofdplaats van een militie-district.

Vlaardingen leed veel onder de Fransche overheersching, ook door de willekeurige handelingen van de machthebbenden. Als een staaltje van dit laatste zij het volgende vermeld. Aan het handelshuis van de heeren Hoogendijk, Betz & de Willigen werd van den Minister van Marine een consent voor 8 maanden verkregen, om met een hoeker een reis ter visscherij naar IJsland te doen. Om zoo min mogelijk gevaar te loopen van de Engelsche kruisers op de Hollandsche kusten, werden het schip en de scheepsgoederen met veel kosten naar het Vlie gebracht om van daar uit te varen. Binnen den bepaalden tijd kwam stuurman H. van der Valk weder in het Vlie binnen met de grootste hoeveelheid zoutevisch, die het schip kon aanbrengen en die een besomming van ruim 60,000 gulden beloofde. Maar .... een kleine hoeveelheid kousen en wanten, die aan de matrozen toebehoorde, gaf aan de douanen een gretig aangegrepen voorwendsel om het schip met zijn rijke lading in beslag te nemen. Wel werden de reeders, in hooger beroep door verschillende rechtbanken, en eindelijk door den Keizer zelf, onschuldig verklaard en werd de terugbetaling van het provenu der lading visch gelast, maar door personeele vervolgingen, het verlies van het schip, stremming van zaken

Digitized by Google

en verschillende kosten, hadden de reeders veel geleden.

De omwenteling van 1813 bracht ook in de Vlaardingsche zaken een gunstige wending. De vorige partijschap had onder den druk der omstandigheden langzamerhand haar beteekenis verloren en men beijverde zich om gemeenschappelijk een beteren staat van zaken voor te bereiden.

In dien tijd werd ondanks den treurigen toestand, waarin men jaren lang had verkeerd, in Vlaardingen nog een som van 6032.65 gulden bijeengebracht als bijdrage tot verbetering van 's Lands financiën.

Dat in 1814 de Buisjesdag en daarna de binnenkomst van den eersten jager met buitengewone opgewektheid werd gevierd, zal zeker wel door niemand in twijfel getrokken worden.

Groot was ook de blijdschap, toen men vernam, dat Napoleon door de legers der verbonden Mogendheden in 1815 bij Waterloo verslagen was, en aanstonds stelde men pogingen in het werk om ten behoeve der gekwetsten in den slag verbandmiddelen, versnaperingen, enz. bijeen te brengen en wel met zooveel succes, dat men 3 belangrijke bezendingen bijeenbracht. De eerste afzending had plaats naar Breda op den 22 Juni, de tweede mede naar Breda op den 1 Juli en de derde naar Brussel op den 7 Juli.

Voorts bracht de collecte, in 1815 te Vlaardingen voor het fonds ter aanmoediging en ondersteuning van den gewapenden dienst in de Nederlanden gehouden, de belangrijke som van ruim 1100 gulden op.

In 1817 werden de gemeenten Vaardinger-Ambacht, Babberspolder en Zouteveen weder tot afzonderlijke gemeenten verklaard.

De visscherij leverde in 1818—1820 zeer ongunstige

Digitized by Google

resultaten op. Ditzelfde vindt men aangeteekend over 1825. Toch werd in 1820 nog 827 gulden en in 1825 2773 gulden voor de noodlijdenden door watersnood bijeengebracht.

In 1827 werd de Maasdijk tusschen Vlaardingen en Maassluis bestraat, waarvoor 38,000 gulden werd uitgegeven. De eerste steen werd gelegd op den 2 Mei van dat jaar.

Den 10 Mei 1828 overleed onder Kralingen de dichter Jacob van Dijk, die den 25 Januari 1745 te Vlaardingen geboren was. Van zijn vele dichtstukken vermelden wij alleen die *op het bouwen van de Vischmarkt*, in 1778, en *op het bouwen der nieuwe Roomsch-Katholieke Kerk te Vlaardingen*, in 1779.

In 1828 werd even buiten de stad, in de gemeente Vlaardinger-Ambacht, aan den Kethelweg, een nieuwe burgerlijke begraafplaats, met een woning voor den grafmaker en verdere gebouwen ingericht. Deze begraafplaats in 1829 geopend wordt door de gemeenten Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht gemeenschappelijk gebruikt.

In 1829 werd door de Stad van den heer D. van Leijden Gael voor 100,000 gulden aangekocht de ambachtsheerlijkheid van Vlaardingen, Vlaardinger-Ambacht en Babberspolder met al de rechten, eigendommen, visscherijen, enz. daartoe behoorende, en zoo door hem als zijn voorouders sedert ruim 2 eeuwen bezeten.

Hierdoor werd een einde gemaakt aan vele onaangenaamheden, die vroeger tusschen den Ambachtsheer en de Stedelijke regeering waren gerezen en die zelfs aanleiding hadden gegeven tot een groot proces (zie bladz. 39).

Tijdens den Belgischen opstand in 1830 traden 55 Vlaardingers vrijwillig in dienst bij het Noord-Nederlandsche leger. Voor het onderhoud van hunne vrouwen, kin-

Digitized by Google

deren of andere betrekkingen werd in 1830 en 1831 uit de daartoe alhier bijeengebrachte gelden 15,000 gulden uitgegeven.

Voor de gekwetsten in de verschillende gevechten in België werd in geld of goederen nog bijeengebracht en verzonden een waarde van 1200 gulden.

Heb ik in het voorgaande in het kort wedergegeven, hetgeen omtrent de geschiedenis van Vlaardingen uit de meest vertrouwbare gegevens geput kan worden — tot mijn leedwezen ben ik niet in staat geweest alle bronnen op te sporen, ten einde alzoo de geschiedenis te leeren kennen van de nu volgende jaren tot 1880. In het algemeen kan gezegd worden, dat Vlaardingen zich in dat tijdvak zeer sterk heeft ontwikkeld, meer bepaald na het jaar 1865.

Als een der voornaamste oorzaken van die ontwikkeling mag zeker wel genoemd worden de uitbreiding van de haringvisscherij. Velen meenen, dat de nieuwe wetgeving in 1854 onder leiding van professor Buys tot stand gekomen, dezen grooteren bloei ten gevolge had. Zeer zeker heeft de wijziging op wetgevend gebied heilzaam gewerkt, maar de groote uitbreiding moet in hoofdzaak gezocht worden in het vervangen van de hoekerschepen door loggers en sloepen.

In 1859 werd de stad door gas verlicht en in het daarop volgende jaar werd het telegraafkantoor geopend. In Maart 1868 werd de Vlaardingsche Stoomboot-Maatschappij opgericht en kwam daardoor van uit het centrum der stad een stoomverbinding tot stand met Rotterdam en tusschenliggende plaatsen.

Te land werd Vlaardingen door omnibussen met de H. IJ. S. te Schiedam verbonden. Nog verdient het vermelding, dat een menigte slooten en wateringen in dat tijdvak werden gedempt en gerioleerd, waaraan de gemeente

Digitized by Google

beduidende sommen ten koste legde, terwijl ten behoeve van den afvoer zoo van het hemelwater als van het menagewater en van de rioolstoffen uit de polders ten oosten van de haven gelegen, in 1881 een stoomgemaal werd gesticht.

In verband met den aanleg der spoorwegwerken werd in 1885 dit stoomgemaal, gelegen in de Overbrugsche polders, overgeplaatst naar de zuidzijde van de spoorbaan, waarvan de kosten door het Rijk werden vergoed. In genoemde polders, geheel aan de Gemeente in eigendom behoorende, breidde zich de bebouwde kom vooral zeer sterk uit, zoodat langs dezen weg een zekerder afvoer noodzakelijk was geworden. Voor de stichting van genoemd stoomgemaal en voor eenige daarmede in verband staande werken werd door de Gemeente een som van ± *f* 9000 besteed.

Nadat sedert 1878 de Gemeentebegrooting jaarlijks in druk verkrijgbaar is gesteld en vooral sedert 1882 een gedrukt verslag van den toestand der gemeente door Burgemeesters en Wethouders wordt uitgegeven, valt het voor een ieder gemakkelijk de jongste geschiedenis en den hedendaagschen toestand van Vlaardingen op den voet te volgen.

Ik maak van deze gegevens gereedelijk gebruik om mijn verdere geschiedkundige beschouwingen over de laatste 13 jaren te vervolgen.

Nadat in den loop van 1882 meerdere zekerheid was bekomen omtrent den aanleg van den spoorweg Rotterdam - Schiedam - Vlaardingen - Maassluis - Hoek van Holland, kwam ter sprake de wenschelijkheid dat bij den bouw der voor dien spoorweg te leggen brug over de haven dezer gemeente, zou worden daargesteld een sluis tot keering van hoog water bij stormvloed. De Minister van Water-

Digitized by Google

staat Handel en Nijverheid was bereid dit werk te doen uitvoeren mits de kosten door de Gemeente werden betaald. Het lag voor de hand, dat dit werk voor Vlaardingen van zeer groote beteekenis moest zijn. Immers de haven, welke de Gemeente van het Zuiden naar het Noorden, of van de Maas tot aan den Schiedamschen dijk, in haar volle lengte doorsnijdt, stond in directe gemeenschap met de Maas, terwijl geenerlei inrichting aanwezig was om het Maaswater bij hooge vloeden den toegang tot de haven te beletten. Een gevolg hiervan was dat meermalen de havenkaden bij hoog water werden overstroomd, zeer tot schade van de aangrenzende huizen en van de handelsgoederen welke op de kaden waren opgeslagen. Ten einde te verhinderen dat ook de lager gelegen gedeelten der Gemeente werden onder water gezet, waren de gebruikers van panden langs de havenkaden gelegen, verplicht alle openingen, waardoor het water naar binnen zoude kunnen stroomen, bij dreigend hoog water door zoogenaamde vloedplanken af te sluiten, hetgeen natuurlijk vrij kostbaar was, maar vooral veel moeite en zorg opleverde, terwijl altijd de mogelijkheid bleef bestaan, dat de een of andere vloedplank niet in volkomen goeden staat verkeerde of niet met de vereischte zorg was geplaatst, waaruit de schromelijkste gevolgen konden ontstaan. Vroegere plannen om een keersluis in de haven te maken stuitten evenwel steeds op de zeer groote kosten, wanneer dit werk op zich zelf moest worden gemaakt. Veel goedkooper kon de uitvoering natuurlijk plaats hebben, indien die geschiedde in aansluiting aan de te leggen spoorwegbrug. Echter bleven de kosten toch nog een groot bezwaar, waarom besloten werd, om als gedeeltelijke vergoeding in die kosten, van de meer direct belanghebbenden een belasting te heffen onder den naam van sluisgeld, waarvan de

Digitized by Google

jaarlijksche opbrengst werd geraamd op *f* 2400.—. Met den bouw der keersluis werd in 1886 een aanvang gemaakt, en nadat het werk was voltooid, werd het op den 31 December 1888 in beheer en onderhoud aan de Gemeente overgedragen. Als stichtingskosten werd door de Gemeente aan den Staat betaald een som van *f* 68848.09[5]. Al spoedig na de overname, n.l. op den 9 Februari 1889, had de sluis een zware proef te doorstaan. Dien dag werd bij een hevigen noordwesten storm het water opgestuwd tot een hoogte, welke het in een reeks van jaren niet had bereikt. De Rijkspeilschaal teekende toen des voormiddags ten 11.25 ure een waterhoogte van 3.10 meter + A.P. Bij die gelegenheid en ook later bleek de sluis volkomen aan haar bestemming te beantwoorden. In 1889 werd besloten, dat het sluisgeld slechts zou worden geheven tot en met het jaar 1894, met een jaarlijksche geleidelijke vermindering van het te heffen bedrag, en dat die belasting zou worden afgeschaft met ingang van 1 Januari 1895.

De eigendommen der Gemeente welke bij Koninklijk besluit van 26 Juni 1883 ten behoeve van den spoorweg Rotterdam-Maassluis ter onteigening waren aangewezen, ter grootte van 9.6099 hektaren, werden krachtens raadsbesluit van 6 Augustus 1884 aan den Staat verkocht voor een som van *f* 43816.64. Die eigendommen werden geacht op 1 Januari 1885 in handen van den Staat te zijn overgegaan.

Naar aanleiding van dezen verkoop werd door de Gemeente, voor een som van *f* 75.—, afgekocht het tiendrecht, rustende op de gronden gelegen binnen en toebehoorende aan de gemeente Vlaardingen.

In 1890 werd van Gemeentewege ten westen der haven aan het Prikkenwater nabij de Keersluis gesticht een

Digitized by Google

gebouw bevattende 3 woningen ten behoeve van den sluiswachter, den ondersluiswachter en een assistent-sluiswachter, terwijl een benedengedeelte werd ingericht tot verblijfplaats van de prikkentellers. De kosten daarvan beliepen ruim *f* 6000.— terwijl de jaarlijksche huurprijs der 3 woningen te zamen werd bepaald op *f* 215.—

Ik vermeld hier deze uitgaven, daar een en ander met elkander in onmiddellijk verband stond.

In 1882 begonnen plannen te rijpen voor een gedeeltelijke verdieping, verbreeding en beschoeiing der haven, noodig geworden door den toenemenden handel en het drukke gebruik dat in steeds klimmende mate van de haven werd gemaakt. Die verbetering werd steeds afhankelijk gesteld van den aanleg der spoorwegwerken, opdat tusschen de verschillende werken behoorlijke aansluiting zoude bestaan. In 1884 begreep men echter niet langer te moeten dralen en werden de plannen vastgesteld. Uit de Provinciale fondsen werd een subsidie van *f* 45000.— in de kosten van dit werk verleend. Het werk werd op den 16 Juni 1885 aanbesteed en in 1886 voltooid. De kosten beliepen *f* 154.354.— Hierin was niet begrepen het maken van een houten beschoeiing aan de Westhavenkade nabij de Keersluis, welk werk in 1887 werd uitgevoerd en waarvoor nog een uitgaaf werd gevorderd van *f* 6600,51.

Reeds in 1884 werd in den Raad het denkbeeld geopperd om een tweede haven te doen maken om te voorzien in de dringende behoefte aan meerdere ruimte voor schepen, welke in deze gemeente havenen. Na de groote verbetering, welke de bestaande haven in 1885 onderging, werd de behoefte aan een tweede haven echter minder sterk gevoeld en bleef deze zaak dus rusten. Niettemin

Digitized by Google

werd bepaald dat een strook gemeente-grond ter breedte van 65 meter en strekkende van de bestaande haven oostop, voor den aanleg van een haven met kaden zou gereserveerd blijven.

Ook voor de verbetering der verkeerswegen te land werd zorgvuldig gewaakt, en de financieele belangen daarbij niet uit het oog verloren.

De straatweg over den Maasdijk tusschen Vlaardingen en Schiedam — vgl. bladz. 44 — was in onderhoud bij de aandeelhouders in de negotiatie van dien straatweg, aan wie door de gemeente Vlaardingen was gewaarborgd een jaarlijksche rente van 4 %. Ter zake dezer garantie moest in 1882 worden betaald een som van *f* 91,66, terwijl door Commissarissen in dat jaar nog aanvraag werd gedaan om een som van *f* 600 voor buitengewone herstelling van sommige straatvakken. In 1883 bleek het weder noodig om op ruimer schaal dan vroeger vernieuwingen van straatvakken te doen plaats hebben. Daar op die wijze de rente-garantie zeer schadelijk dreigde te worden, werden onderhandelingen aangeknoopt om het beheer en onderhoud van den weg alsmede het recht van tolheffing aan de Gemeente te verkrijgen. Deze onderhandelingen hadden het gewenschte gevolg, zoodat in 1884 door den Raad kon worden besloten om op 1 Mei 1884 het beheer en onderhoud van den straatweg met het recht van tolheffing daarop door de Gemeente over te nemen, en wel tegen uitbetaling aan Commissarissen eener som van *f* 31.500, zijnde het totaal bedrag van alle aandeelen à pari berekend. Daarna werd de straatweg in dat jaar geheel in goeden staat gebracht, waarvoor een som van *f* 12.500 werd uitgegeven. De tol werd in 1884 verpacht over het tijdvak van 1 Mei 1884 tot 1 Mei 1889 voor een som van *f* 7700 per jaar en in 1889 over het

Digitized by Google

tijdvak van 1 Mei 1889 tot 1 Mei 1894 voor een som van *f* 8125 per jaar.

In 1883 werden door het Gemeentebestuur onderhandelingen aangeknoopt met de eigenaars van panden aan de oostzijde van den Bovendayer gelegen, tot aankoop van een strook grond ter breedte van ± 2 meter om daarmede die straat te verbreeden. Deze onderhandelingen stuitten echter af op de hooge eischen, welke door bedoelde eigenaars daarvoor werden gesteld.

In 1883 kwam ter sprake de wenschelijkheid om den Schiedamschen weg van den tuin der „Zaal Harmonie" tot aan den Schiedamschen dijk in rechte richting te verleggen, en op een breedte van 13 meters te brengen. Met het oog op de geldmiddelen der Gemeente werd echter besloten dit werk niet dadelijk in zijn geheel uit te voeren, maar zich in 1883 te bepalen tot de verbreeding en bestrating met Waalklinkers, van het gedeelte gelegen tusschen den tuin der „Zaal Harmonie" en enkele meters ten oosten van de Callenburgstraat. De kosten hiervan, met inbegrip van de ophooging en bestrating van een gedeelte van de Callenburgstraat, alsmede van de rioleering, bedroegen *f* 3740.— Toen in 1887 het vooruitzicht werd geboren, dat de keersluis in de haven en de spoorbaan aan het einde van dat jaar zoover in orde zouden zijn dat daardoor het deel der Gemeente ten noorden van de spoorbaan gelegen, tegen hoog water beschermd geacht kon worden, meende men dat het tijdstip aangebroken was om het verdere gedeelte van het werk uit te voeren, waarmede dan ook in het laatst van 1887 een aanvang

Digitized by Google

werd gemaakt. De voltooiing had plaats in 1888. De kosten bedroegen:

Voor aanleg en bestrating van den weg	*f*	9594.66
Voor aankoop van grond aan den Schiedamschen dijk tot verbreeding van de Steenenkade	„	216.20
Voor de verbreeding en bestrating van de Steenenkade.	„	1870.40
Voor het plaatsen van leuningen langs die kade	„	315.—
Samen	*f*	11.996.26

Wederzijds den weg werd een rij plataanboomen geplant, welke boomen aanvankelijk evenwel slecht groeiden, waarom in 1892 het oostelijk gedeelte van den weg werd beplant met iepeboomen. In 1888 werd voorts besloten om de 2 strooken grond gelegen tusschen den ouden en den nieuwen Schiedamschen weg, waaruit grond was gestoken voor den aanleg van den nieuwen weg, te doen aanvullen en tot openbaar plantsoen in te richten, aan welk besluit in de volgende jaren uitvoering werd gegeven.

Den 21 Maart 1890 werd door den Gemeenteraad in beginsel bepaald, dat de kade van de Buitenweide als waterkeering kon vervallen en mede in beginsel besloten tot den aanleg van een straat, aanvangende aan de Oosthavenkade, onmiddellijk langs de noordelijke grens van de voormalige nettenfabriek en aldaar ter breedte van 13 meter, — de noordelijke grens dier straat over een lengte van 24.60 meter, gerekend van den zuidwestelijken hoek van het door de firma Joost Pot te stichten kantoor, haaks uit de Oosthavenkade te doen doorloopen en vervolgens oostwaarts op de straat ter breedte van 10 meter in een rechte lijn, zoo na mogelijk evenwijdig te doen

Digitized by Google

loopen met een lijn getrokken door het midden der sloot langs de zuidzijde der touwslagerij, en wel zoodanig dat tusschen laatstgenoemde lijn en de noordelijke grens der straat een strook bouwgrond ter breedte van ongeveer 20 meter overig zou blijven.

Den 6 Juni 1890 werd naar aanleiding van een verzoek om in erfpacht uit te geven een perceel Gemeente-grond aan de Hoflaan, waarop later het gebouw van den Protestantenbond verrees, — door den Gemeenteraad vastgesteld een plan voor den aanleg van straten tusschen den Schiedamschen weg, het Hof, de Hoflaan en de Boerenlaan.

Nog zij vermeld dat in 1885 door het Gemeentebestuur een overeenkomst werd aangegaan met den bleeker P. de Wit, aan wien in 1868 door de Gemeente was verkocht een kleederbleekerij enz. aan het einde der Landstraat o. a. onder voorwaarde, dat het verkochte voor altijd ten gerieve van de ingezetenen der gemeente Vlaardingen moest blijven dienen als waschbleekerij. Bij bedoelde overeenkomst werd aan de Wit vergunning verleend om op de bleekerij gebouwen te doen stichten, waartegen de Gemeente het recht bekwam om het bestaande smalle overpad strekkende tot verbinding van de Landstraat met de Vettenoords-kade, te verbreeden en tot een behoorlijke straat in te richten, van welk recht spoedig gebruik werd gemaakt.

Hoofdzakelijk door de reeds genoemde snelle ontwikkeling der Overbrugsche polders, voldeed de steile smalle basculebrug, gelegen tegenover den Schiedamschen weg, dat als middel van gemeenschap tusschen de beide havenkaden diende, niet meer aan zelfs matige eischen, waarom in 1885 voor een som van *f* 1500 door de Gemeente

Digitized by Google

werd aangekocht de ijzeren bovenbouw der voormalige Spanjaardsbrug te Rotterdam, om die eventueel te gebruiken ter vervanging van de bestaande havenbrug. Nadat op den 10 Juni 1887 in verband met de voorgenomen verlegging en verbreeding van den Schiedamschen weg, was besloten om in 1888 de havenbrug te doen vervangen door de aangekochte brug, rees al spoedig twijfel of met die brug, zelfs al werd die 1 à 2 meter verbreed, een, met het oog op het sterk toenemend verkeer tusschen de beide havenkaden, afdoend gemeenschapsmiddel zou worden verkregen en werd dan ook den 28 October 1887 besloten de aangekochte brug niet te gebruiken maar een aan de eischen des tijds voldoende geheel nieuwe brug te doen leggen, waarvan de levering werd opgedragen aan de firma Penn & Bauduin te Dordrecht. De brug werd in 1889 voltooid en in gebruik genomen. De kosten beliepen:

Voor den bovenbouw	*f* 15517.06
„ „ onderbouw	„ 16161.61
Voor de hulpbrug tijdens de vernieuwing	„ 3664.48
Totaal	*f* 35343.15

Het ijzerwerk afkomstig van de vroeger aangekochte brug en van de brug, welke gediend had als hulpbrug, werd later verkocht voor *f* 1000.—

Met ingang van 1 Januari 1884 werd een groote verbetering gebracht in het onderhoud van de openbare wandelplaats „het Hof", door de aanstelling van een tuinman, belast met het onderhoud van het Hof in zijn geheelen omvang en met het politietoezicht aldaar. Die proefneming slaagde echter niet geheel naar wensch, waarom met ingang van 1 Januari 1885 het onderhoud en toezicht werd opgedragen aan een Boschwachter. In dat jaar wer-

Digitized by Google

den tevens vele verbeteringen in het plantsoen op het Hof aangebracht en het aantal bloemperken vermeerderd. In 1886 werd door den Gemeenteraad besloten om een aan de Gemeente behoorenden boomgaard met tuin, zijnde een strook grond, gelegen langs de zuidzijde van de Hooge laan tusschen het Hof en de Boerenlaan, tot openbare wandelplaats in te richten en te vereenigen met het Hof, aan welk besluit nog in dat jaar uitvoering werd gegeven.

Ook voor den algemeenen gezondheidstoestand werden te Vlaardingen geen kosten gespaard.

In 1885 en 1886 werden een menigte open straatgoten van Gemeentewege opgeruimd en in plaats daarvan riolen gelegd, waarvan de kosten $\pm$ *f* 5000 beliepen.

In vroeger jaren bevond zich in Vlaardingen een water, de Waal genaamd, dat zich uitstrekte van het brandspuithuisje staande tusschen de Kuiperstraat en de Paterstraat, westop tot aan de Zusterkade. Dit water dat gaandeweg in een uiterst vervuilden toestand was geraakt, werd met het oog op de belangen der volksgezondheid, in 1869 gedempt en gerioleerd.

Genoemde Waal mondde uit in de Biersloot loopende langs de oostzijde van de Zusterkade noordop tot in de Delftsche of Vlaardingsche Vaart, ook wel Breevaart genaamd. De Biersloot, een stilstaand water, lang 519 meter, gemiddeld breed 9.56 meter en beneden de oppervlakte der aangrenzende terreinen gemiddeld diep 1.45 meter, kon vroeger trotsch zijn op het heldere water dat zij bevatte. Langs hare oevers vond men uitsluitend lusthoven, tuinen, weiland en boomgaarden, zooals blijkt uit de *„Grondteekening der Stede Vlaardingen,"* vervaardigd omstreeks het midden der vorige eeuw, en het is volstrekt geen fantasie dat op een teekening van het jaar 1747 ons een hengelaar wordt voorgesteld, visschende op

Digitized by Google

den hoek waar de Waal zich met de Biersloot vereenigde; immers ingezetenen van rijperen leeftijd kunnen zich nog herinneren, dat in de Biersloot visch werd gevangen. Maar de bebouwde kom der Gemeente breidde zich langzamerhand uit en naderde meer en meer de boorden van den helderen vliet, die, ten slotte bijna geheel door gebouwen ingesloten, in zich moest opnemen allerlei vuil en afval, dat daarin door de omwonenden werd geworpen of door riolen werd afgevoerd uit het deel der Gemeente liggende tusschen de Hoogstraat, de Markt, de Waalstraat, de Gedempte Waal en de Zusterkade. Dientengevolge was de Biersloot veranderd in een stinkenden poel, die eindelijk geacht moest worden een ernstige bedreiging voor den algemeenen gezondheidstoestand op te leveren. De aandrang om dien poel door demping onschadelijk te maken werd dan ook allengs grooter. Doch hoezeer het Gemeentebestuur in den loop der jaren getoond had een steeds geopend oog te hebben voor alles wat verbetering kon brengen in den gezondheidstoestand der ingezetenen, en niet huiverig was voor dat doel beduidende sommen uit te geven, hier deinsde het aanvankelijk terug, — niet alleen voor de groote kosten, die op *f* 30,000.— werden geraamd, maar ook en vooral voor de vele bezwaren, die overigens aan de demping verbonden waren. Die bezwaren toch waren van zeer uiteenloopenden aard en deels niet gering te schatten. Mijn bestek gedoogt niet hieromtrent breedvoerig uit te weiden, maar toch meen ik in den gedachtengang, die mij leidde bij de samenstelling van dit werkje, enkele dier bezwaren te moeten vermelden, voor zoover die verband houden met de veranderingen van toestanden in en de ontwikkeling van de gemeente Vlaardingen.

Vooreerst zij geweten dat het zuidelijk einde van de

Digitized by Google

Biersloot (bij de gedempte Waal) diende tot aanlegplaats van de markt of veerschuiten, varende van Vlaardingen op Delft, 's-Gravenhage en Leiden, — voor welke schuiten dus een andere lig- en losplaats moest worden gezocht. Ten tweede voorzag de Aalkeet-buitenpolder, gelegen aan de westzijde van de Biersloot, zich uit die sloot van versch water door een duiker, ongeveer op de helft der Biersloot door de Zusterkade gelegen. Werd dus de Biersloot gedempt, dan zou die duiker afgestopt worden en dit mocht niet geschieden zonder vergunning van het polderbestuur. Ten derde maakte de Biersloot een deel uit van Delflands boezemwater, zoodat tot de demping en tot de afleiding van het rioolwater direct op de Delftsche Vaart, niet dan met toestemming van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland kon worden overgegaan. Dit college stelde aanvankelijk zulke bezwarende voorwaarden, dat de zaak der demping daarop scheen te moeten afstuiten, doch na langdurige onderhandelingen werd eindelijk de toestemming verkregen op aannemelijke voorwaarden, waartoe o. a. behoorde dat van den oostelijken oever der Delftsche vaart nabij den Kortendijk van Gemeente-wege een punt moest worden weggegraven tot vergrooting van Delflands boezem en dat nabij Delflands sluizen aldaar, palen met gordingen moesten worden aangebracht voor het vastmeren van schepen, in afwachting van de gelegenheid om door die sluizen te worden geschut. Daarna werd besloten om tot de demping en rioleering der Biersloot over te gaan, een nieuwe lig- en losplaats voor schepen in te richten lang ± 90 en breed 10 meter langs den noordelijken en oostelijken oever van de Delftsche vaart, waartoe, zoo mede voor de weg te graven strook of punt, werd aangekocht een gedeelte van de aldaar gelegen bleekerij. Voorts werd

Digitized by Google

met den Aalkeet-buitenpolder een overeenkomst aangegaan, waarbij de Gemeente tegen een zekere jaarlijksche retributie het recht verkreeg om den duiker door de Zusterkade liggende, af te sluiten, onder verplichting om voor het inlaten van water in dien polder uit de Delftsche Vaart een nieuwen duiker te leggen door den Vaartweg en eenige werken in den polder te maken ten behoeve van den veranderden waterloop. De inrichting van de lig- en losplaats voor schepen aan de Delftsche Vaart werd in 1892 aangevangen en in 1893 voltooid. Met de werken in den Aalkeet-buitenpolder en met de demping en rioleering van de Biersloot werd in 1893 begonnen, en het laat zich aanzien dat een en ander al spoedig geheel zal zijn uitgevoerd. De gezamenlijke kosten van al deze werken worden zooals reeds gezegd is, geraamd op *f* 30,000.—

De opruiming van faecaliën, haardasch, vuilnis enz. was in deze gemeente hoogst gebrekkig geregeld. Jarenlang had het Gemeentebestuur die opruiming verpacht of aanbesteed, doch in 1887 begreep men met die gewoonte te moeten breken. Daartoe bestond aanleiding, omdat op 1 Mei 1887 afliep de termijn van tien jaren, waarvoor de opruiming in 1877 was aanbesteed. Een zeer ingrijpende verandering werd voorbereid, doch kon op 1 Mei nog niet worden ingevoerd, omdat men terugdeinsde voor de enorme kosten en ook omdat men niet kon beschikken over nauwkeurige gegevens omtrent de vermoedelijke kosten en opbrengst. Derhalve werd besloten voorloopig de opruiming te doen plaats hebben op den bestaanden voet doch in eigen beheer, onder directie van een Gemeenteambtenaar, welke te zijner tijd op grond van de door hem verkregen ervaring, voorstellen tot een afdoende regeling zou kunnen doen. Al spoedig daarna, n.l. den

Digitized by Google

28 October 1887 werd dientengevolge door den Gemeenteraad besloten, dat de dienst der Gemeentebereiniging zou plaats hebben op den voet, zooals in gemeld besluit nader is bepaald.

Nadat de noodige werken en inrichtingen in orde waren gebracht, werd de dienst aangevangen op den 1 Januari 1889.

De kosten van de nieuwe inrichting beliepen	*f*	40,293.17[5]
Over 1891 beliepen de exploitatiekosten	„	10,565.58[5]
en de ontvangsten . . .	„	7,144.—
Nadeelig saldo	*f*	3,421.58[5]

Neemt men in aanmerking dat onder de exploitatiekosten is opgenomen *f* 2,785.45[5] wegens het bezanden der straten bij gladheid, het opruimen van sneeuw en het schoonhouden der straten, welke kosten ook bij het oude systeem ten laste der Gemeente kwamen, en dat onder dat systeem een pachtsom van *f* 425.— 's jaars uit de Gemeentekas aan den pachter van faecaliën enz. werd uitbetaald, dan blijkt dat de kosten van het nieuwe systeem over dat jaar, ongerekend de rente van het aanlegkapitaal *f* 211.13 meer bedroegen dan die van het oude.

De Gemeente-reiniging staat onder het beheer van een Directeur, aan wien 14 werklieden zijn toegevoegd. Voor het vervoer der stoffen zijn 5 paarden in dienst.

Op den 21 Mei 1890 werd door de Gemeente verkocht de aschschuur met erf aan den Kortendijk voor een som van *f* 3150.—. Dit eigendom was voor de Gemeente doelloos geworden na de inrichting van het nieuwe terrein voor de Gemeente-reiniging.

Zien wij uit het bovenvermelde, dat Vlaardingen niet ten achteren was, waar het gold de verbetering van den openbaren gezondheidstoestand, ook de oprichting eener waterleiding-

Digitized by Google

maatschappij heeft er zonder twijfel veel toe bijgedragen, dat de gezondheidstoestand thans als zeer gunstig mag beschouwd worden.

In 1883 werd namelijk door de heeren J. M. Zembsch Jr. en C. H. Hummelinck alhier, aan den Gemeenteraad concessie aangevraagd voor den aanleg en de exploitatie van een Waterleiding in deze Gemeente, welke concessie op den 30 April 1884 werd verleend. In de Raadsvergadering van 24 September 1884 werd, naar aanleiding van een verzoek van de concessionarissen, besloten aan hen gedurende de eerste 10 jaren van de exploitatie, te garandeeren een waterverbruik berekend op een bedrag van *f* 1,— 's jaars per inwoner, en den termijn voor de aanvaarding der concessie gesteld, te verlengen tot en met 2 November 1884. Op laatstgenoemden dag werd de concessie aanvaard. Den 12 December 1884 werd aan concessionarissen vergunning verleend tot overdracht der concessie aan een op te richten naamlooze vennootschap „Vlaardingsche Waterleiding-maatschappij." De Waterleiding werd op 1 December 1885 in exploitatie gebracht. Ter zake der gegarandeerde opbrengst wegens waterverbruik is door de Gemeente betaald: over 1885 *f* 695.73, over 1886 *f* 1284.07⁵, over 1887 en volgende jaren: Nihil. In art. 27 van de concessievoorwaarden is o. a. bepaald, dat zoodra de opbrengst van het waterverbruik meer bedraagt dan een som van *f* 18,000.— de Gemeente 25 pCt. van dit meerdere zal genieten. Deswege ontving de Gemeente over 1888 *f* 17.35, over 1889 *f* 466.62, over 1890 *f* 771.98⁵ en over 1891 *f* 905.53.

Den 1 Februari 1886 werden op kosten der Gemeente 6 standpijpen op de Waterleiding geplaatst tot kostelooze verstrekking van water aan onvermogenden. Die standpijpen werden aangebracht *a.* in de Werfsteeg, *b.* bij de

Digitized by Google

Vischmarkt, *c.* in de Kuiperstraat, *d.* op de Markt, *e.* aan den Afrol en *f.* in de Kortesteeg. Tengevolge van het misbruik, dat van die standpijpen werd gemaakt, zijn later 4 daarvan opgeruimd, zoodat enkel nog aanwezig zijn die aan den Afrol en die nabij de Vischmarkt.

Bij het leggen van de buizen voor de Waterleiding waren daarin op ruime schaal brandkranen ten behoeve van de brandweer aangebracht. In verband daarmede werden 2 van de 4 aanwezige brandspuiten met zuig- en persvermogen, in 1886 zoodanig gesplitst, dat zoowel de zuig- als de perspompen ieder op zich zelf op de Waterleiding konden werken. Het aantal brandspuiten werd daardoor feitelijk van 4 op 6 gebracht. Het aantal brandkranen is in verband met de voortdurende uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente gaandeweg vermeerderd.

In 1892 werden van Gemeente-wege 4 openbare drinkfonteinen op de Waterleiding aangebracht, en wel op de Gedempte Waal, de Buitenhaven, de Oosthavenkade en in de Willem Beukelszoonstraat.

In 1887 werd eene plaatselijke verordening vastgesteld op het plaatsen, geplaatst houden of verwerken van goederen of voorwerpen op openbare straten, wegen of kaden. Door deze verordening, waaraan steeds flink de hand wordt gehouden, is een einde gemaakt aan den wanordelijken toestand, die vroeger vooral op de havenkaden meermalen heerschte, terwijl de passage langs die kaden daardoor ook zeer is gebaat. Onder anderen werd de reinheid zeer bevorderd door de bepaling om boven aan den huizenkant niet te mogen kuipen.

In 1891 werd besloten een ingrijpende verbetering te brengen in den afvoer van rioolstoffen uit het bebouwde gedeelte der Gemeente, dat gelegen is aan de oostzijde van de haven. Werden die stoffen vroeger ten deele door

Digitized by Google

het stoomgemaal nabij de kalkovens afgevoerd naar de Maas, — een goed deel werd bij lagen stand van het buitenwater door de sloot, gelegen tusschen de touwslagerij „de Zeevaart" en, de later aangelegde Maasstraat, door middel van de zoogenaamde Eenbuurtsluis in de haven geloosd. Tengevolge daarvan was laatstgenoemde sloot langzamerhand in een uiterst vervuilden toestand geraakt, welke toestand niet langer kon worden bestendigd, nadat de Maasstraat meer en meer werd bebouwd. Derhalve werd bepaald dat van Gemeentewege zou worden gelegd een riool van flinke afmetingen door de Oosterstraat, ter hoogte van de Eendrachtstraat, aansluitende aan het bestaande Gemeente-riool, en van daar oostop loopende tot aan het einde van de touwslagerij „de Zeevaart," — waar het riool zuidwaarts zou ombuigen en door de kade van de Buitenweide zou uitloopen in de sloot langs de zuidzijde van die kade, door welke sloot de vuile stoffen zouden worden gevoerd naar het genoemde stoomgemaal om daardoor te worden opgepompt in een sloot, in verband staande met de Maas. Dit werk, waarmede gepaard ging eenige verbetering in correspondeerende riolen, werd in 1892 voltooid, en vereischte een uitgaaf van ruim *f* 5200.—

Als lokaal tot verpleging van lijders aan besmettelijke ziekten, diende vroeger een kamer boven de zoogenaamde barak, gelegen aan den Kortendijk, aan de zuidzijde van de tegenwoordige Nieuwesteeg. Deze lokaliteit was geheel door andere woningen ingesloten, en daarom voor genoemd doel minder geschikt. In 1884 werd daarom het geheel geïsoleerde gebouw aan de westzijde van de Hoflaan nabij het Hof gelegen, ingericht voor de afzondering en verpleging van lijders aan besmettelijke ziekten. De barakgebouwen werden in 1885 door de Gemeente ver-

Digitized by Google

verkocht voor *f* 2950.— terwijl de Gemeente een daarbij behoorend stuk open grond aan zich behield om te dienen als bergplaats van puin.

In 1888 werd door den Gemeenteraad besloten om de 3 lokalen in het zuidelijk gedeelte van het Hofgebouw, voor zoover die niet behoeven gebruikt te worden voor afzondering en verpleging van lijders aan besmettelijke ziekten, te bestemmen tot opneming en verpleging van arme zieke ingezetenen, van tijdelijk alhier verblijvende zieke vreemdelingen en tot voorloopige bewaring van krankzinnigen. Die lokalen werden daartoe behoorlijk ingericht, en de inrichting gesteld onder het beheer van het Burgerlijk Armbestuur.

In 1886 werd de lijkwagen der Gemeente, met toebehooren, verkocht aan de Liefdedragers-vereeniging alhier, onder voorbehoud, dat de tarieven dier Vereeniging zouden zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Gemeenteraad, terwijl aan die Vereeniging kosteloos werd in gebruik gegeven de lokaliteit op de Burgerlijke begraafplaats dienende tot bergplaats van den lijkwagen.

In hoeverre ten opzichte van het onderwijs met den geest des tijds rekenschap werd gehouden moge uit onderstaande gegevens blijken.

In 1882 werden gesticht 3 openbare scholen voor gewoon lager onderwijs ter vervanging van bestaande ondoelmatige gebouwen en werd de Burgerschool no. 2 ingericht tot Jongensschool voor meer uitgebreid lager onderwijs. De kosten van een en ander beliepen *f* 84,664.84[5] waarin door het Rijk 30 % werd vergoed.

Bij raadsbesluit van 24 October 1883 werd bepaald, dat door de Gemeente een nieuwe bewaarschool zou worden gesticht op een open terrein gelegen ten zuiden van de Tusschenschool in het Westnieuwland. De stichting

Digitized by Google

had in 1884 plaats en vereischte een uitgaaf van *f* 16,376.59, terwijl voor levering van schoolbanken enz. werd uitgegeven *f* 626 en voor eenige werken bij de speelplaats *f* 200.

Het huis aan den Maassluischen dijk dat de Gemeente in 1881 in eigendom moest aanvaarden als behoorende bij den grond, welke aangekocht werd voor de stichting van genoemde Tusschenschool, werd in 1886 met een stukje tuin verkocht voor *f* 2975.

In 1890 werd, als gevolg van de toeneming van het aantal leerlingen op de openbare Tusschenschool, het gebouw dier school met 2 lokalen vergroot, welk werk werd aanbesteed voor *f* 4750.

In datzelfde jaar werd de openbare Jongensschool voor meer uitgebreid lager onderwijs en de Burgerschool (voor openbaar gewoon lager onderwijs) vereenigd onder één hoofd en in een gebouw (dat der reeds bestaande Burgerschool.)

In 1891 werd door het Gemeentebestuur een overeenkomst aangegaan met de Nederlandsche Bell-Telephoonmaatschappij, tengevolge waarvan Vlaardingen in 1892 werd aangesloten aan het intercommunale telephoonnet.

Ten slotte zij vermeld, dat in 1892 ter vervanging van het oude en bouwvallige Weeshuis der Hervormden, staande even ten westen van het punt, waar de Ridderstraat zich met de Gedempte Waal vereenigt, een ruim, sierlijk en geheel naar de eischen des tijds ingericht gebouw verrees, dat in het voorjaar van 1893 in gebruik werd genomen.

Aan het einde der geschiedenis gekomen, wil ik thans nog een overzicht geven van de uitbreiding welke de be-

Digitized by Google

bouwde kom der Gemeente in den loop der tijden heeft ondergaan.

Tot het oudste gedeelte van den bebouwden kom moet gerekend worden te behooren de Kortedijk, de Hoogstraat, (van de Markt tot aan het Pad), de Havenstraat, de Breede Havenstraat, de Smalle Havenstraat, de Pepersteeg, de Vleeresteeg, de Markt, de Waalstraat, de Gedempte Waal, de Paterstraat, de Schoolstraat en de Maassluische dijk.

In de 16e en 17e eeuw werden aangebouwd de Achterstraat, de Ridderstraat, het Westnieuwland, de Zomerstraat de Baanstraat, de Landstraat, de Rijkestraat, de Vossenstraat, de Buitenhaven, de Lijnstraat en de Dayer.

De westzijde der Hoogstraat, van het Pad tot aan de Delflandsche sluizen, werd bebouwd nadat in 1606 de aldaar gelegen grond voor bouwgrond was verkocht. (zie bladz. 26).

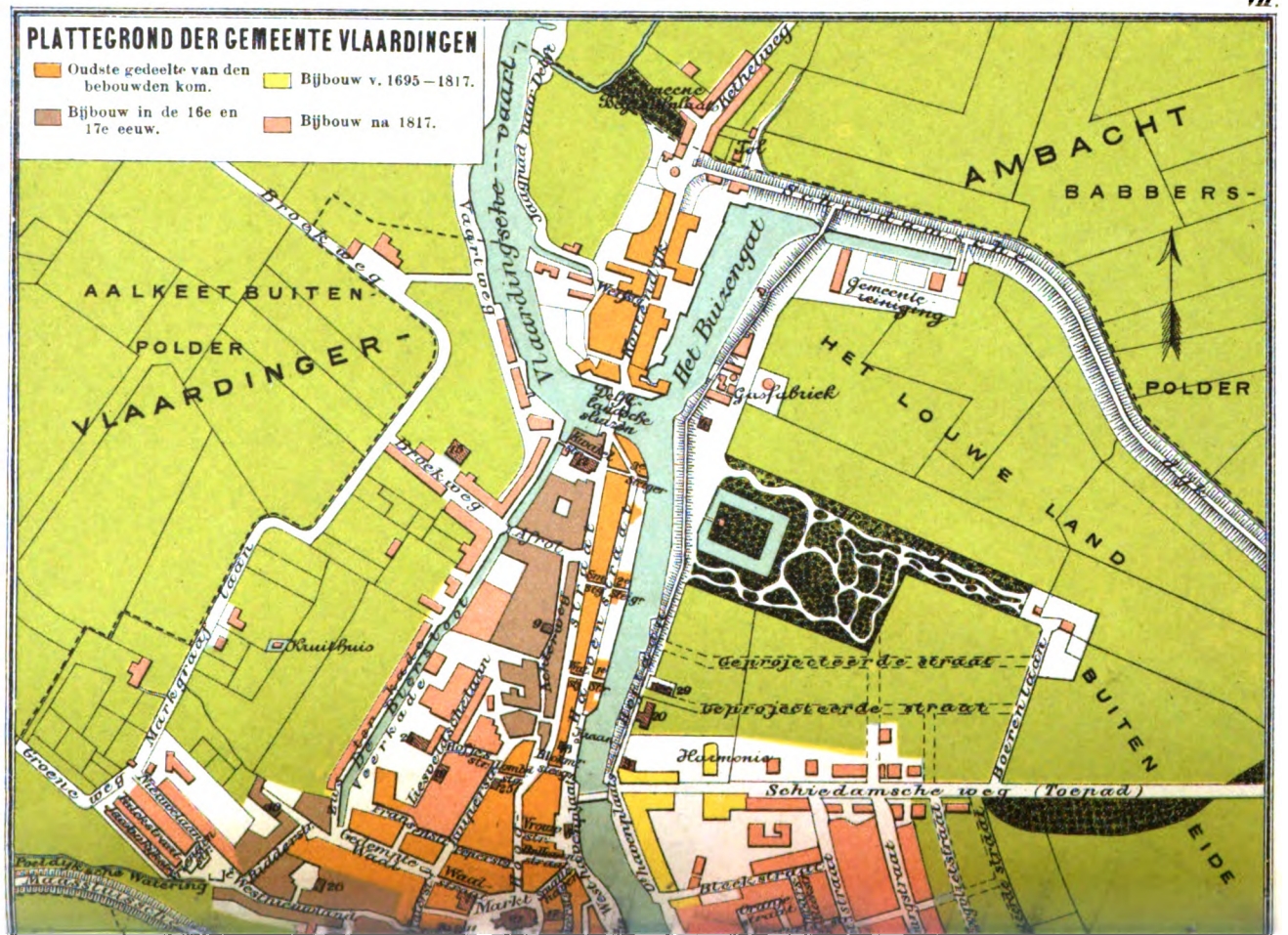
De noordzijde van den Schiedamschen weg, van de haven tot aan de Zaal Harmonie, werd bebouwd van 1720—1817. De zuidzijde van dien weg, van de haven tot aan den zoogenaamden Theetuin, van 1714—1815.

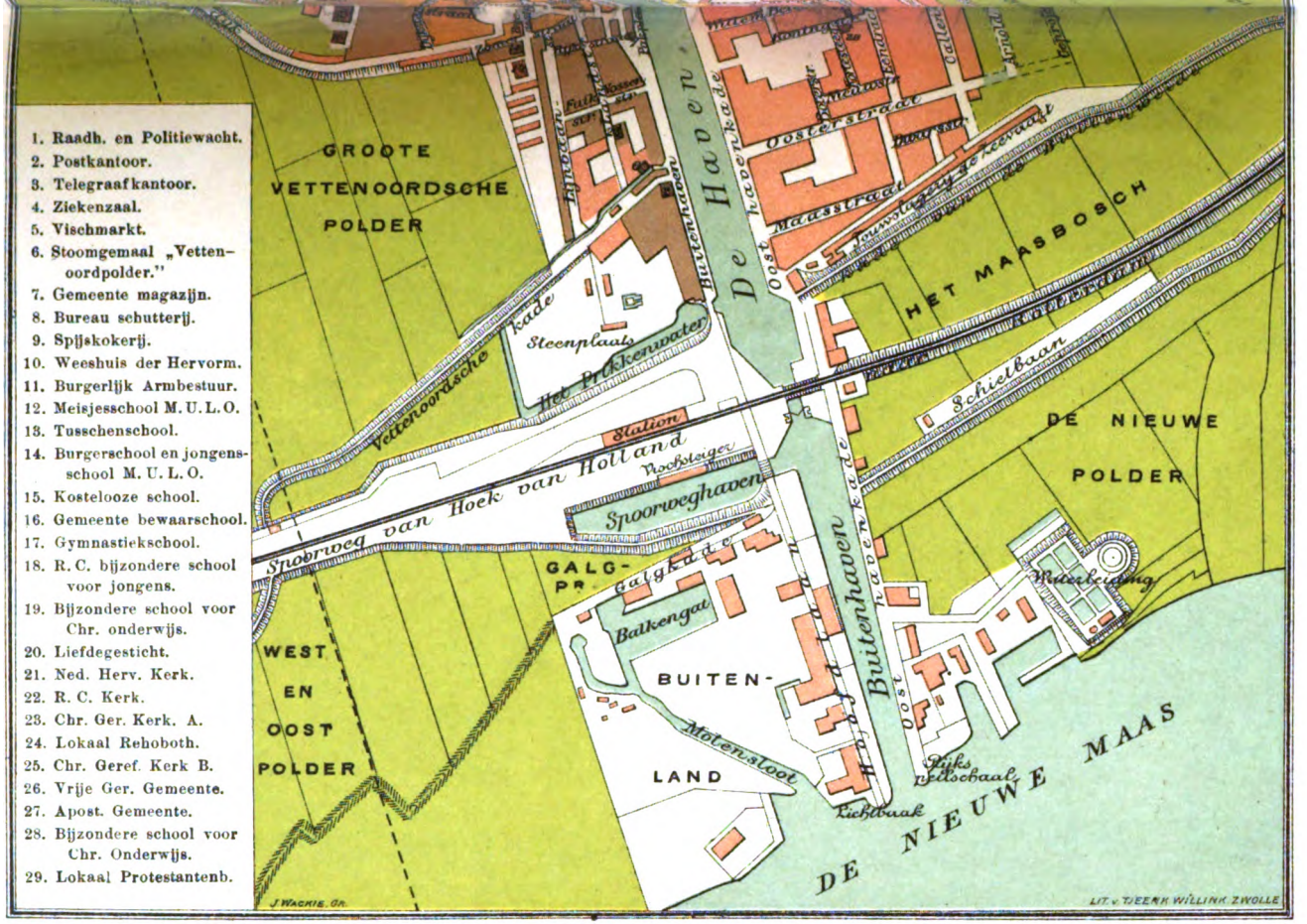
De Oosthavenplaats, van den Schiedamschen weg tot en met het gebouw waarin nog steeds het kantoor van de firma A. Hoogendijk Jz. wordt gevonden, werd bebouwd van 1695—1788.

Met de bebouwing van de Oosthavenkade, van laatstgenoemd gebouw zuidwaarts strekkende tot aan de Maas, werd een aanvang gemaakt in 1869, bij welke gelegenheid tevens de rooilijn der gebouwen oostelijker werd geplaatst dan aan de Oosthavenplaats. Intusschen was reeds in 1853 aan de Oosthavenkade gesticht een woonhuis met scheepsbouwerij enz. (thans olieslagerij) en eenige arbeiderswoningen nabij de Maas, in 1867 een woonhuis

Digitized by Google

Digitized by Google


PLATTEGROND DER GEMEENTE VLAARDINGEN
Oudste gedeelte van den bebouwden kom.
Bijbouw v. 1695—1817.
Bijbouw in de 16e en 17e eeuw.
Bijbouw na 1817.
AMBACHT
BABBERS-
POLDER
HET LOLWE LAND
AALKEET BUITEN-
POLDER
VLAARDINGER-
Het Buizengat
Vlaardingsche vaart
Broek weg
Vaart weg
Gemeente reiniging
Gasfabriek
Raadhuis
Kerk
Gemeente Begraafplaats
Stoomzaagmolen
Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen
Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij en Stoomkorenmolen en Stoomzaagmolen en Stoomkoffiebranderij



Digitized by Google

Digitized by Google

met touwslagerij aan de kade van de Buitenweide en even ten zuiden daarvan, in 1869 een gebouw tot machinale vervaardiging van haringnetten, terwijl in 1872 een woonhuis met pakhuizen en scheepmakerij aan de Maas werd daargesteld.

De aanleg van de Oosterstraat dagteekent van het jaar 1872. Die van de Willem Beukelszoonstraat, de Eendrachtstraat, de Bleekstraat en de Dwarsbleekstraat van het jaar 1880, toen de gronden, door de 's-Gravenhaagsche Zeevisscherij-maatschappij „Recht door Zee" in 1869 in erfpacht verkregen, na de ontbinding dier Maatschappij voor bouwgrond werden verkocht.

De Boterstraat en de Nieuwstraat werden aangelegd in 1878; de Kortesteeg in 1879; de Callenburgstraat in 1882; de Bokkingstraat strekkende van de Oosterstraat zuidop en later Maasstraat genaamd, in 1880; terwijl de Arnold Hoogvlietstraat werd geprojecteerd in 1888. De Maasstraat, strekkende van de Oosthavenkade oostop, werd aangelegd in 1888 en de Dwarsstraat (tusschen de Callenburgstraat en de Maastraat) in 1891.

Wenden wij thans den blik naar de Westzijde der haven. De 3 molens aldaar aan de Galgkade gelegen werden gesticht van 1778—1780 en de 3 traanstokerijen, mede aldaar, in 1778, 1820 en 1841.

De bebouwing van de westzijde der Hoofdlaan, strekkende van het thans opgeruimde bruggetje bij het Prikkenwater zuidop tot aan de Maas, ving aan in 1849 met de stichting van een pelmolen en pakhuizen. De 2 branderijen aldaar in 1851 gebouwd werden in 1884 ten behoeve van den spoorweg onteigend en vervolgens afgebroken. De meelfabriek aan de oostzijde van de Hoofdlaan, verrees in 1873.

In het westelijkste deel der Gemeente werd de Nieuwe

Digitized by Google

laan (noordzijde) bebouwd van 1867 tot 1869, en de zuidzijde dier laan, zoomede de daarachter gelegen Falckstraat, Jacob van Dijkstraat en Twee-vriendenstraat, in 1885.

De geschiedenis van Vlaardingen, welke ik in de voorgaande bladzijden in ruwe trekken getracht heb te schetsen, biedt voorzeker een zeer afwisselend tafereel aan van voorspoed en achteruitgang, maar wij hebben ook gezien, dat zelfs in tijdperken van den grootsten druk, ja onder de benardste omstandigheden, de energie der inwoners zich nimmer heeft verloochend. Zeker, de strijd, dien men tegen allerlei omstandigheden had te voeren, was vaak uiterst moeielijk, doch men „desespereerde" niet, en al strijdende won men in kracht. Wanneer wij nu ons oog vestigen op de jongste geschiedenis en den tegenwoordigen toestand, van de plaats mijner inwoning (aan welke laatste het 2e hoofdstuk zal gewijd zijn), dan vinden wij bewijzen te over, dat die energie nog niet is te loor gegaan, dat latere geslachten den geest der vaderen niet hebben verzaakt, en dat Vlaardingen thans mag bogen op een bloei en welvaart, als nimmer te voren werd gekend. Schitterend is dan ook gelogenstraft de weinig bemoedigende profetie van den schrijver (uit het laatst der 16e eeuw) genoemd in aant. g. op bladz. XX van de Naspeuring enz. „dat Vlaardingen nu een redelijke stede „is, wordende allengskens vermeerdert, egter niet ligt „gezien te komen tot haren vorigen luister." Mag ook ik mij wagen op het gebied der profetie, dan zoude ik meenen de lijn van het verledene tot het heden veilig ook voor de naaste toekomst te kunnen doortrekken.

Digitized by Google

TWEEDE HOOFDSTUK.

DE TEGENWOORDIGE TOESTAND VAN VLAARDINGEN.

Evenals in het voorgaand hoofdstuk bij de geschiedkundige beschrijving der gemeente Vlaardingen, zal ik mij ook in de nu volgende bladzijden moeten beperken en in geen geval kunnen overgaan tot omschrijvingen of appreciaties. Daartoe zouden boekdeelen noodig zijn. Deze beide eerste hoofdstukken hebben dan ook alleen ten doel, ten eerste: den lezer te doen zien, hoe snel een gemeente zich vermag te ontwikkelen door een bloeiende Grootvisscherij en ten tweede te doen uitkomen hoe de uitvoering van groote werken te Vlaardingen steeds in werkelijk bestaande behoeften voorzag, maar hoe ook nimmer werd gedraald, betrekkelijk groote bedragen te voteeren, zoodra de noodzakelijkheid aan het licht was gekomen.

De lezer zal met mij willen erkennen na beoordeeling dezer beide hoofdstukken dat daarmede het bewijs werd geleverd voor de levensvatbaarheid van het hoofdbedrijf te Vlaardingen, de Grootvisscherij, onder voorbehoud natuurlijk, dat steeds met den geest des tijds worde rekening gehouden.

Zoo niet immer, dan toch zal een sterke uitbreiding

Digitized by Google

der bevolking en den aanbouw van vele woningen veeltijds een kenteeken zijn van toenemenden bloei, waarom ik de rij mijner gegevens wil openen met een overzicht van het toenemende bevolkingscijfer over de laatste 80 jaren.

BEVOLKING.

Het aantal inwoners der Gemeente was op 1 Januari:

1809:	5456	1855:	8277
1815:	6055	1860:	8121
1820:	5916	1865:	8324
1825:	6249	1870:	8432
1830:	6525	1875:	9049
1835:	7216	1880:	9519
1840:	7234	1885:	10962
1845:	7691	1890:	12622
1850:	7619	1892:	13334

Bij de volkstelling op 1 Januari 1890 was de bevolking, gerangschikt naar de *godsdienstige gezindheden*, samengesteld uit:

9517	Ned. Hervormden.
749	Christelijk Gereformeerden. [1])
522	Gereformeerd gezinden. [2])
173	Vrije Gereformeerden.
50	Evangelisch Lutherschen.
4	Hersteld Lutherschen.
22	Remonstranten.
5	Doopsgezinden.
3	Waalsch Hervormden.
1	Episcopaalsche.
24	Apostolischen.
1445	Roomsch-Catholieken.
5	Oud-Roomschen.
45	Ned. Israëlieten.
5	Port. Israëlieten.
52	tot geen der genoemde gezindten behoorende.
12622	

[1]) Thans Gereformeerde Kerk A.
[2]) Thans Gereformeerde Kerk B.

Digitized by Google

AANTAL WONINGEN.

Bij de volkstelling op 1 Januari 1890 was het aantal bewoonde woningen 2646; het aantal onbewoonde woningen 236; het aantal woonhuizen in aanbouw 5; het aantal onbewoonde gebouwen, als kerken, scholen, schuren, pakhuizen, enz. 302.

Het gemiddeld aantal bewoners per woning bedroeg toen 4.27.

Het aantal in 1881—1891 nieuw gebouwde woningen bedroeg 855, en dat der grootendeels vernieuwde woningen 33.

KIESRECHT.

Het aantal kiezers in Vlaardingen bedroeg volgens de in 1891 gesloten kiezerslijsten, voor leden van:

de Tweede Kamer der Staten-Generaal en van de Provinciale Staten 862; — van den Gemeenteraad 860.

Tot het hoofdkiesdistrict Vlaardingen voor de verkiezing van leden van de Provinciale Staten behooren de gemeenten Vlaardingen, Vlaardinger-Ambacht, Maassluis, Maasland, Rozenburg, Naaldwijk, de Lier, 's-Gravenzande, Monster, Loosduinen, Wateringen en Rijswijk.

Voor de verkiezing van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal behoort Vlaardingen tot het hoofdkiesdistrict Schiedam.

Digitized by Google

VERGELIJKEND OVERZICHT VAN DE GEMEENTE-BEGROOTINGEN VOOR DE DIENSTJAREN 1880 en 1893.

ONTVANGSTEN.	DIENST 1880.		DIENST 1893.	
Batig saldo van vorige diensten . . .	*f* 5809	57	*f* 3862	83
40 opcenten op de grondbelasting (gebouwd)	4284	37	6815	03
10 opcenten op de grondbelasting (ongebouwd)	119	11	114	38
62 opcenten op de personeele belasting.	10113	70	13553	97[5]
4,5 gedeelte der personeele belasting .	15659	70	16427	26[5]
Hoofdelijke omslag	20150	—	23750	—
Bruggeld	240	—	450	—
Havengeld	6900	—	21000	—
Kraangeld	260	—	350	—
Pontgeld.	500	—	500	—
Waaggeld	200	—	250	—
Marktgeld en recht voor banken in de Vleeschhal	200	—	410	—
Sluisgeld.	—	—	800	—
Rechten voor diensten van de Gemeentereiniging.	—	—	2155	—
Begrafenisrechten	1700	—	2000	—
Leges	175	—	250	—
Schoolgeld (lagere scholen).	[1]) 4800	—	4800	—
Id. (bewaarschool)	600	—	1000	—
Hondenbelasting	650	—	950	—
Belasting op het gebruik van Gemeentegrond	50	—	—	—
Vergunningsrecht kleinhandel in sterke drank	—	—	1800	—
Huur van gebouwen.	1687	20	1185	60
Landpacht	16991	70	11678	95[5]
Houthak.	300	—	100	—
Gebruik van den prikkenlegger. . . .	212	—	300	—
Transporteeren . . .	*f* 91602	35	*f* 114503	03[5]

[1]) Hierin begrepen een bijdrage van de gemeente Vlaardinger-Ambacht ad *f* 1200.— (later vervallen).

Digitized by Google

ONTVANGSTEN.	DIENST 1880.		DIENST 1893.	
Transport . . .	*f* 91602	35	*f* 114503	03⁵
Leggeld van vaartuigen	250	—	900	—
Dividend van een aandeel groot *f* 750.— in het maatschappelijk kapitaal van de Maatschappij voor Gemeente-crediet te Amsterdam	30	—	40	—
Tolpacht Schiedamsche dijk	—	—	8125	—
Erfpachten	3215	39⁵	10543	04⁵
Opbrengst vuilnis, faecaliën, enz. . . .	—	—	4405	—
Politieboeten	150	—	—	—
Teruggaaf reisgeld aan militieplichtigen	25	—	25	—
Tolpacht Maassluische dijk	770	—	460	—
Rijksvergoeding kosten onderwijs . . .	—	—	7095	41
Andere ontvangsten	Memorie		400	—
Bijdrage kosten herschatting dranklokalen	—	—	10	—
Aandeel opbrengst waterverbruik Vlaard. Waterleiding-Maatschappij	—	—	900	—
Recognitiën	—	—	126	75
Subsidie in de verpleegkosten van arme krankzinnigen	450	—	450	—
Totaal der Gemeente-ontvangsten	*f* 96492	74⁵	*f* 147983	24 [1])

[1]) Hierin is niet begrepen de geraamde opbrengst eener geldleening ad. *f* 30000, ter bestrijding van de kosten der demping van de Biersloot.

Digitized by Google

UITGAVEN.	DIENST 1880.		DIENST 1893.	
Jaarwedden, schrijfloonen, reiskosten enz. van de personen in het dagelijksch bestuur der Gemeente werkzaam . .	*f* 11295	—	*f* 14540	—
Vuur en licht, schrijfbehoeften, drukwerk, briefport enz.	1050	—	1350	—
Onderhoud raadhuis en meubelen . . .	700	—	825	—
Verteringen	150	—	75	—
Burgerlijke Stand.	400	—	520	—
Bevolking-registers	[1]) 200	—	50	—
Kiezerslijsten en verkiezingen.	50	—	200	—
Jaarwedde omroepers	20	—	30	—
Abonnement op bladen	70	—	60	—
Subsidie Vlaard. Courant en kosten Raadsverslag en Gemeenteblad.	100	—	700	—
Zegels.	50	—	25	—
Advertentiën	150	—	350	—
Administratieve boekwerken	50	—	50	—
Straten en pleinen	5575	—	5500	—
Wegen en voetpaden	500	—	3300	—
Wandelplaatsen en plantsoenen	300	—	1770	—
Bruggen en overzetveren.	500	—	590	—
Pompen en riolen.	300	—	910	—
Havens, kaaimuren, sluizen en andere waterwerken	6400	—	8245	—
Klokken.	[2]) 200	—	40	—
Begraafplaats.	[3]) 900	—	1040	—
Waterwerken en stoomgemaal in de Overbrugsche polders	—	—	1325	—
Schuiten en ponten	350	—	—	—
Garantie aan de Ned. Bell-Telephoon maatschappij	—	—	225	—
Onderhoud van huizen, torens enz. . .	1250	—	2795	—
Transporteeren . . .	*f* 30560	—	*f* 44515	—

[1]) Vernieuwing van registers enz.

[2]) Hieronder is begrepen *f* 165 wegens buitengewone werkzaamheden aan de torenklok.

[3]) Voor ophooging van de begraafplaats was op de begrooting bovendien *f* 3000 uitgetrokken.

Digitized by Google

UITGAVEN.	DIENST 1880.		DIENST 1893.	
Transport . . .	*f* 30560	—	*f* 44515	—
Kosten der fabricage [1])	4500	—	—	—
Onderhoud tuigen en kar voor vervoer van materialen	—	—	60	—
Grondlasten	1000	—	700	—
Dijk en polderlasten.	140	—	100	—
Rechten, recognitiën enz.	7	52	40	—
Kosten voor de Gemeente-landerijen . .	—	—	60	—
Invordering van plaatselijke belastingen.	725	—	625	—
Ontvangloon opcenten op Rijksbelastingen.	375	—	550	—
Belooning schatters dranklokalen . . .	—	—	70	—
Kosten der politie.	7475	—	10650	—
Straatverlichting	5300	—	8900	—
Brandweer	860	—	1390	—
Schutterij	440	—	1020	—
Huis van bewaring en onderhoud politie gevangenen.	150	—	—	—
Verstrekking van drinkwater	150	—	380	—
Lager en meer uitgebreid lager onderwijs.	19475	—	30405	—
Bewaarschool.	1500	—	3330	—
Subsidie teekenscholen.	50	—	240	—
Belooning van doctoren, heelmeesters, vroedmeesters enz.	800	—	1050	—
Geneesmiddelen	1400	—	1400	—
Verpleging van arme krankzinnigen. .	1600	—	1650	—
Subsidie aan het Burgerlijk Armbestuur.	5600	—	7100	—
Subsidiën voor doofstommen en ooglijders.	—	—	100	—
Uitkeering aan de weduwen enz. van het opgeheven zakkendragersfonds . . .	380	—	46	80
Renten van geldleeningen	3320	—	11315	—
Aflossing van schuld	3000	—	8000	—
Annuïteit aan de Maatschappij voor Gemeente-Crediet	650	—	650	—
Kosten loting Militie en Schutterij . .	20	—	20	—
Voorschot reisgeld miliciens	25	—	25	—
Transporteeren . . .	*f* 89502	52	*f* 134391	80

[1]) Deze kosten zijn later over de verschillende posten verdeeld.

Digitized by Google

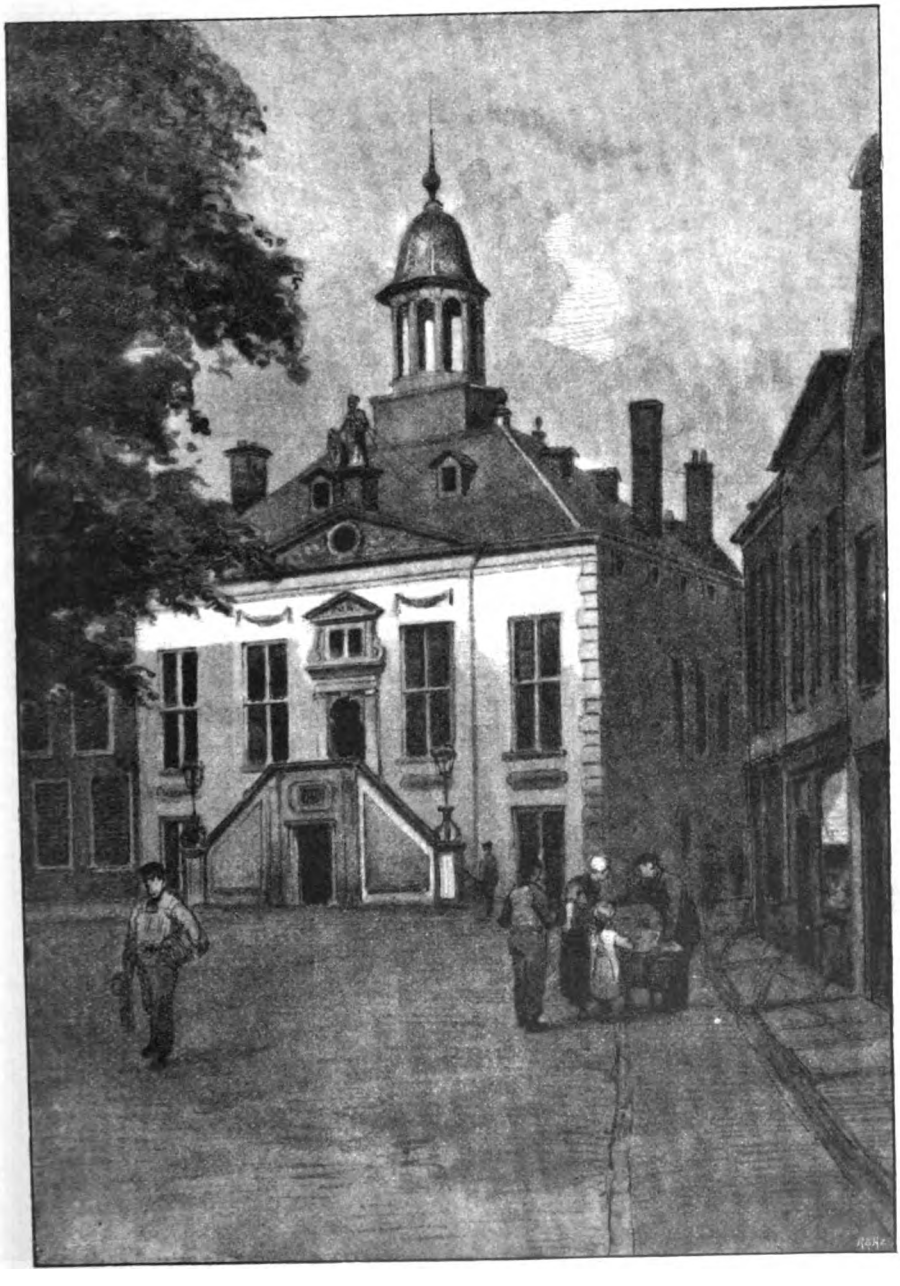
UITGAVEN.	DIENST 1880.		DIENST 1893.	
Transport . . .	*f* 89502	52	*f* 134391	80
Kosten herijk maten.	2	—	—	—
Openbare vermakelijkheden en onderhoud vlaggen	25	—	300	—
Kosten van brandverzekering.	275	—	325	—
Rechtskundig onderzoek	10	—	—	—
Straatweg over den Maassluischen dijk	700	--	321	50
Aandeel in de kwade posten wegens directe belastingen van het Rijk. . .	1200	—	800	—
Gemeente-reiniging	250	—	10200	—
Uitkeering aan de Ned. Herv. Gemeente wegens gemis van begrafenisrechten .	325	—	325	—
Gebruik eener particuliere schietbaan .	50	—	125	—
Verzekering van Gemeente-ambtenaren en werklieden tegen invaliditeit en ongelukken.	—	—	80	—
Onvoorziene uitgaven	1153	22^{5}	1114	94
Totaal . . .	*f* 93492 [1]	74^{5}	*f* 147983 [2]	24

[1]) Hierbij moet worden gevoegd de 3000 gulden, uitgetrokken voor de ophooging der begraafplaats.

[2]) Hierin is niet begrepen de in 1893 te verwerken som voor

demping Biersloot.	*f*	18650.—
en teruggaaf van in 1892 opgenomen kasgeld, terzelfde zake . .	„	11350.—
welk bedrag door een geldleening moet gedekt worden	*f*	30.000.—

Digitized by Google



Gezicht op het Raadhuis op de Markt te Vlaardingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Hoewel voorgaande cijfers een voldoend overzicht geven van de gewone inkomsten en uitgaven der gemeente Vlaardingen, zal een korte toelichting van eenige posten voor den oningewijde wellicht wenschelijk zijn.

De hoogere raming wegens opbrengst van den *hoofdelijken omslag* ad *f* 3600.— is geen gevolg van verhooging van het tarief waarnaar de heffing geschiedt. In het tijdvak van 1880—1893 is slechts eens het tarief gewijzigd, n.l. met ingang van 1 Januari 1889, toen de inkomens van *f* 300— tot beneden *f* 400— van belasting zijn vrijgesteld en de belasting voor inkomens van *f* 400— tot beneden *f* 800— is verminderd, terwijl daarentegen de belasting voor hoogere inkomens iets is verhoogd.

De opbrengst over 1888 was	*f* 25154.97
en die over 1889 (dus na de wijziging van het tarief)	- 24086.91
Zoodat die tariefswijziging tengevolge had een mindere opbrengst van	*f* 1068.06

Dat later de opbrengst der belasting steeds klimmende is gebleven, kan dus bezwaarlijk anders dan aan toeneming der welvaart worden toegeschreven.

De hoogere raming wegens opbrengst van het *havengeld* vindt haar verklaring hoofdzakelijk in het feit, dat het tarief voor de heffing dier belasting is verhoogd, nadat in 1885—1887 ruim *f* 115.000— uit de Gemeente-financiën was ten koste gelegd voor het verdiepen, verbreeden en beschoeien van de haven en de uitbreiding en nieuwe bestrating der havenkaden, welke werken, behalve de rente van het aangewende kapitaal, jaarlijks een beduidend hoogere som voor onderhoud uit de Gemeentekas vorderden.

Digitized by Google

De opbrengst wegens *landpacht* was voor 1880 uitgetrokken op . . . . . *f* 16991.—
en voor 1893 op . . . . . - 11678.—

Verschil in minder . . . *f* 5313.—

De oorzaken daarvan zijn 1° verkoop van landerijen o. a. ten behoeve van den aanleg van den spoorweg, waarvan de opbrengst heeft gestrekt tot vermindering van het bedrag van aan te gane geldleeningen, 2° vermindering van de pachtwaarde der landerijen, en 3° uitgifte in erfpacht van verschillende perceelen tot verpachte landerijen behoorende.

Voegt men echter de geraamde opbrengst wegens landpacht en erfpacht bijeen, dan verkrijgt men het volgende resultaat:

	1880	1893
Landpacht	*f* 16991.—	*f* 11678.—
Erfpacht	- 3215.—	- 10543.—
Totaal	*f* 20206.—	*f* 22221.—

Verschil in meerder *f* 2015.—

OMSCHRIJVING VAN EENIGE PLAATSELIJKE BELASTINGEN.

De hoofdelijke omslag wordt geheven naar den volgenden maatstaf:

Belastbaar	inkomen	van	*f*	400.—	tot	ben.	*f*	500.—	aanslag	*f*	4.—
„	„	„	„	500.—	„	„	„	600.—	„	„	7.—
„	„	„	„	600.—	„	„	„	700.—	„	„	9.—
„	„	„	„	700.—	„	„	„	800.—	„	„	11.50
„	„	„	„	800.—	„	„	„	900.—	„	„	14.—
„	„	„	„	900.—	„	„	„	1000.—	„	„	17.—
„	„	„	„	1000.—	„	„	„	1200.—	„	„	20.—
„	„	„	„	1200.—	„	„	„	1400.—	„	„	25.50
„	„	„	„	1400.—	„	„	„	1600.—	„	„	31.50
„	„	„	„	1600.—	„	„	„	1800.—	„	„	38.—
„	„	„	„	1800.—	„	„	„	2000.—	„	„	45.—
„	„	„	„	2000.—	„	„	„	2400.—	„	„	52.50
„	„	„	„	2400.—	„	„	„	2800.—	„	„	66.—
„	„	„	„	2800.—	„	„	„	3200.—	„	„	80.50

Digitized by Google

Belastbaar	inkomen	van	*f*	3200.—	tot	ben.	*f*	3600.—	aanslag	*f*	96.—
„	„	„	„	3600.—	„	„	„	4000.—	„	„	112.50
„	„	„	„	4000.—	„	„	„	4500.—	„	„	130.—
„	„	„	„	4500.—	„	„	„	5000.—	„	„	152.—
„	„	„	„	5000.—	„	„	„	6000.—	„	„	175.—
„	„	„	„	6000.—	„	„	„	7000.—	„	„	217.50
„	„	„	„	7000.—	„	„	„	8000.—	„	„	262.50
„	„	„	„	8000.—	„	„	„	9000.—	„	„	310.—
„	„	„	„	9000.—	„	„	„	10000.—	„	„	360.—
„	„	„	„	10000.—	„	„	„	12000.—	„	„	412.50
„	„	„	„	12000.—	„	„	„	15000.—	„	„	510.—
„	„	„	„	15000.—	„	„	„	20000.—	„	„	656.25
„	„	„	„	20000.—	„	„	„	25000.—	„	„	900.—

en verder van iedere *f* 5000.— meerder inkomen, met een verhooging van *f* 225.

BRUGGELD.

Voor het openen der havenbrug wordt geheven:

van elk zeeschip met 3 of meer masten	*f*	2.—
van elk ander zeeschip, geen stoomboot zijnde	„	0.50
van elk ander vaartuig:		
met een inhoud van 75 M³. of meer	„	0.50
„ „ „ „ 50—74 M³.	„	0.25
„ „ „ „ 25—49 M³.	„	0.15
„ „ „ „ 24 M³. of minder	„	0.10

Dit bruggeld wordt met de helft verhoogd voor elk vaartuig ten behoeve waarvan de brug tusschen zons onder- en opgang wordt geopend.

Geen bruggeld wordt geheven van vaartuigen die, zonder dat zij in het Buizengat moeten opleggen, op bevel van de havenpolitie de brug moeten doorvaren.

HAVENGELD.

Het havengeld bedraagt:

voor vaartuigen van	1—5	M³. in eens af	*f*	0.10
„ „ „	6—25	„ per M³.	„	0.02
„ „ „	26—50	„ „ „	„	0.03
„ „ „	51—75	„ „ „	„	0.04
„ „ „	76—100	„ „ „	„	0.05
„ „ „	101 M³. en daarboven per M³.		„	0.06
voor houtvlotten, per balk, paal of mast			„	0.01

Dit tarief wordt voor onderstaande vaartuigen gewijzigd als volgt:

a. voor vaartuigen, welke uitsluitend voor de zeevisscherij gebezigd

Digitized by Google

worden, zal hoogstens *f* 0.04 per M³. betaald worden, met dien verstande, dat dit bedrag tot *f* 0.02½ wordt teruggebracht voor die vaartuigen, welke uitsluitend versche visch aanbrengen;

b. voor vaartuigen, die door de Delflandsche sluizen binnen of uitvaren, zonder in deze gemeente te laden, te lossen of vast te meren, zal slechts de helft van het tarief verschuldigd zijn;

c. voor rivier- of binnenvaartuigen, geen stoombooten zijnde, zal men kunnen volstaan met de jaarlijksche betaling van 10 maal het bedrag in het tarief bepaald, voor vaartuigen die 2 reizen of minder per week doen en 15 maal het bedrag in het tarief bepaald, voor vaartuigen die meer reizen doen;

d. voor rivierstoombooten, waarmede een beurtvaart tusschen deze gemeente en andere gemeenten wordt onderhouden, en die uit de haven afvaren, zal voor een jaar verschuldigd zijn:

voor een die niet geregeld 1 maal per week in de haven komt, 10 maal —
voor een die 1 of 2 maal per week in de haven komt, 15 maal —
voor een die 3 maal per week in de haven komt, 20 maal —
voor een die 4, 5, of 6 maal per week in de haven komt, 25 maal —
voor een die meermalen per week in de haven komt 35 maal —
het bedrag in het tarief bepaald;

e. voor rivierstoombooten, die tot de geregelde diensten en veren op deze gemeenten behooren, die niet in de haven komen, maar tot laden of lossen gebruik maken van de aanlegplaats aan het West- of Oosthavenhoofd, zal voor een jaar verschuldigd zijn:

voor een die 6 reizen of minder per week doet, 10 maal —
voor een die meer reizen doet, 15 maal —
het bedrag in het tarief bepaald;

f. wanneer in de diensten onder letter *d* en *e* van dit artikel bedoeld, een stoomboot tijdelijk door een andere vervangen wordt, zal daarvoor gedurende het loopende jaar geen betaling verschuldigd zijn. Deze vrijstelling houdt echter onmiddellijk op, wanneer de eerstgenoemde boot haar dienst hervat;

g. voor sleepstoombooten, die alhier havenen, zal men kunnen volstaan met *f* 3.— per M³. in het jaar te betalen;

h. voor vaartuigen, welke in de Gemeente komen uitsluitend om te repareeren, geen lading lossen of innemen, zal slechts de helft van het tarief verschuldigd zijn.

Wanneer nieuwe vaartuigen, waarvoor men de belasting in eens af wenscht te voldoen, in den loop van het jaar in de vaart worden gebracht, wordt voor zooveel twaalfden betaald als er nog maanden van het dienstjaar overig zijn. Gedeelten van maanden worden voor een geheel berekend.

Digitized by Google

Van de betaling van havengeld zijn vrijgesteld:

a. vaartuigen in directen dienst van het Rijk, mits geen personen of koopmansgoederen tegen vracht vervoerende;

b. Zeeschepen die, van hier uitgevaren, zonder in zee te zijn geweest, met averij in de haven terugkomen;

c. de roeibooten behoorende aan vaartuigen waarvoor havengeld verschuldigd is.

KRAANGELD.

Er wordt geheven:

Voor het in- en uitzetten van een mast van een koopvaardijschip, hoeker, buis, bezaan of sloep *f* 6.—

Idem van een bom en andere kleine vaartuigen *f* 3.—

Voor het alleen uitzetten wordt de helft betaald.

Voor het lossen of laden van koopmansgoederen, kan men gebruik van de kraan maken tegen betaling van *f* 5.— voor het eerste uur, en voor ieder volgend uur tegen betaling van *f* 3.— Een gedeelte van een uur wordt voor een geheel uur berekend.

Buitendien wordt voor alle ander gebruik der kraan betaald: voor voorwerpen beneden de 1000 ℔ *f* 1.25; voor voorwerpen van 1000—2000 ℔ *f* 2.—; voor voorwerpen van 2000—3000 ℔ *f* 3.— Voorwerpen boven de 3000 ℔ wegende worden niet opgehaald.

PONTGELD.

Voor het overhalen met de havenpont wordt betaald:

½ cent voor ieder persoon;

1 cent voor een gewonen eenwieligen kruiwagen, beladen of onbeladen;

½ cent voor elk colli of partij goederen tusschen de 25 en 50 kilo;

1 cent voor elk colli boven de 50 kilo.

Vrij van pontgeld zijn:

de Rijks- en Gemeente-ambtenaren, welke in de uitoefening van hun dienst met de pont overvaren;

elk colli of partij goederen beneden de 25 kilo.

Zij, die zich voor een jaar willen abonneeren, betalen:

per persoon *f* 1.—

per persoon, met het recht om een kruiwagen beladen of onbeladen mede te voeren *f* 4.—

WAAGGELD.

De heffing bedraagt:

Voor iedere schaal, wegende voorwerpen van allerlei aard, voor elke 50 kilogram en daarbeneden . . . . . *f* 0.05

Digitized by Google

Schapen, per stuk . . . . . *f* 0.10
Varkens, „ „ . . . . . „ 0.25
Rund, Stier, Os of Kalf per 100 kilogr. zwaarte of daarbeneden . . . . . „ 0.10
Boter per 40 kilogram. . . . . „ 0.10
„ „ 20 „ . . . . . „ 0.07⁵
„ „ 10 „ . . . . . „ 0,05

MARKTGELD.

Er is verschuldigd:
a. Op de weekmarkt en op de bloemmarkt:
Voor een open tafeltje beneden 1 M² oppervlakte per dag . *f* 0.05
Voor elke andere staanplaats per 4 M² of gedeelte daarvan per dag . . . . . „ 0.10
b. Op de kermis of jaarmarkt:
Voor een open tafeltje beneden 1 M² oppervlakte, per dag . „ 0.05
Voor elke andere niet-overdekte staanplaats per 4 M² of gedeelte daarvan, per dag . . . . . „ 0.10
Voor elke hiervoren niet bedoelde staanplaats, per M², voor den geheelen duur der kermis . . . . . „ 0.10

RECHT VOOR HET GEBRUIK VAN BANKEN IN DE VLEESCHHALLEN.

In de groote hal.

Voor een geheele bank gedurende een jaar . . . . . *f* 18.—
Voor een halve bank gedurende een jaar . . . . . „ 9.—

In de kleine hal.

Voor een bank gedurende een jaar . . . . . *f* 6.—
Voor een bank gedurende een half jaar . . . . . „ 3.—

SLUISGELD.

Deze belasting wordt tot 1 Januari 1895 geheven van de eigendommen wederzijds de haven binnen de keersluis gelegen, als bijdrage in de kosten voor die sluis.

RECHTEN VOOR DIENSTEN VAN DE GEMEENTE-REINIGING.

Er wordt geheven:
Voor het verwisselen van elke privaatton in een gebouw:

Digitized by Google

1	maal	per	week	*f*	3.—	's jaars.
2	„	„	„	„	6.—	„
3	„	„	„	„	9.—	„
4	„	„	„	„	12.—	„
5	„	„	„	„	15.—	„
6	„	„	„	„	18.—	„

Voor het recht van gebruik van tonnen gemerkt met de wijkletter en het nommer van het gebouw: *f* 2.50 's jaars per stel wisseltonnen.

Voor het ledigen van een privaatput *f* 10.— per M³. inhoud. Gedeelten van een M³. worden in evenredigheid berekend.

BEGRAFENISRECHTEN.

Deze rechten zijn:

Voor het uitsluitend recht om lijken in een bepaald graf te doen begraven voor onbepaalden tijd, *f* 30.— buiten de zegelrechten enz.

Voor het inschrijven en overboeken van dusdanig graf *f* 3.—.

Voor huur van een grafruimte gedurende den tijd van 10 jaren:

Voor het lijk van een persoon van 12 jaren en daarboven . . *f* 8.—
Voor kinderlijken van 1 tot beneden 12 jaren. . . . . „ 4.—
Voor kinderlijken beneden het jaar. . . . . „ 2.—

Voor de begraving van een lijk van:

	In een graf door recht verkregen.	In een huurgraf.
Een persoon van 12 jaar en daarboven	*f* 5.—	*f* 4.—
„ „ „ 1 tot beneden 12 jaar	„ 2.50	„ 2.—
„ „ beneden het jaar.	„ 1.25	„ 1.—

Voor het lichten en weder opleggen der zerken of tegels bij het begraven:

Wanneer ieder een geheel graf dekt. . . . . *f* 3.—
Wanneer ieder meer dan de helft dekt . . . . . „ 2.—
Wanneer ieder de helft of minder dekt . . . . . „ 1.—

Voor het begraven van een lijk op buitengewonen tijd, boven en behalve de andere rechten *f* 2.50.

LEGES TER SECRETARIE ENZ.

Er is verschuldigd:

Voor huwelijksvoltrekking op anderen tijd of andere wijze als waarop zij ingevolge de wet kosteloos plaats heeft:

op een gewonen dag, doch buitengewoon uur . . . . . *f* 3.—
op een buitengewonen dag, doch gewoon uur. . . . . „ 4.—
op een buitengewonen dag en uur . . . . . „ 6.—

Digitized by Google

buiten het Gemeentehuis (onverschillig op welken dag of welk uur) . . . . . f 6.—
Voor afschriften van of uittreksels uit akten, notulen, registers, of andere authentieke geschriften, voor elke bladzijde inhoudende 30 regels van 40 letters . . . . . „ 0.20
Voor gedrukte stukken, per vel druks. . . . . „ 0.20
Voor gunstige beschikkingen op verzoekschriften . . . . . „ 0.60
Voor verklaringen wegens goed gedrag . . . . . „ 0.60
Voor verklaringen wegens gegoedheid van een aannemer, pachter of borgen. . . . . „ 0.60
Voor akten van solvabiliteit . . . . . „ 0.60
Voor zee- of gezondheidsbrieven of passen voor visscherij en koopvaart. . . . . „ 1.80
Voor legalisatie van iedere handteekening . . . . . „ 0.30
Voor vergunning tot verloting van voorwerpen beneden de waarde van f 100.—. . . . . „ 1.—
Voor vergunningen tot het visschen in vischwater van de Gemeente . . . . . „ 0.10

SCHOOLGELD (OPENBAAR LAGER ONDERWIJS).

Het schoolgeld bedraagt:
Op de Tusschenschool per week:
Voor ieder leerling 10 cent,
„ 2 leerlingen uit één gezin 8 cent voor ieder,
„ 3 of meer leerlingen uit één gezin 6 cent voor ieder.
In de 2e afdeeling der Burgerschool per week:
Voor ieder leerling 27 cent,
„ 2 of meer leerlingen uit één gezin 20 cent voor ieder.
In de 1e Afdeeling der Burgerschool per 3 maanden:
Voor ieder leerling f 8.50.
Op de Meisjesschool voor meer uitgebreid lager onderwijs per 3 maanden:
Voor ieder leerling f 8.50.
Op de Herhalingschool verbonden aan de Tusschenschool per week:
Voor ieder leerling 5 cent.
Op de Avondschool verbonden aan de Burgerschool per drie maanden:
voor ieder leerling f 2.50.
Indien meer dan één kind uit hetzelfde gezin van de 1e. afdeeling der Burgerschool of van de Meisjesschool voor meer uitgebr. lager onderwijs gebruik maakt, wordt het schoolgeld van f 8.50 voor ieder kind verminderd tot f 6.—

Digitized by Google

In de 1e. afdeeling der Burgerschool en de daaraan verbonden avondschool, zoomede op de Meisjesschool voor meer uitgebr. lager onderwijs wordt in de vakken, welke op die scholen onderwezen worden, het onderwijs verstrekt aan onvermogenden kosteloos en aan minvermogenden tegen betaling van de helft van het schoolgeld.

SCHOOLGELD (OPENBARE BEWAARSCHOOL).

Het schoolgeld bedraagt:

Voor kinderen in de 1e. afd. 20 cent per week voor 1 kind. Daarenboven voor ieder kind meer uit één gezin: 10 cent per week.

Voor kinderen in de 2e. afd. 7½ cent per week voor 1 kind.

„ „ „ „ „ „ 12½ „ „ „ „ 2 kinderen uit een gezin.

Voor kinderen in de 2e. afd. 2½ „ „ „ daarenboven voor ieder kind meer uit één gezin.

HONDENBELASTING.

Er wordt geheven:

a. voor elken hond, uitsluitend gebruikt ter bewaking van gebouwen, erven of vaartuigen, of ten dienste van den landbouw of eenig bedrijf van nijverheid, (jachthonden, gehouden door personen, die de jacht niet als beroep uitoefenen, daaronder evenwel niet begrepen): *f* 3.— 's jaars.

b. voor elken hond, niet begrepen in de omschrijving sub *a* *f* 6.— 's jaars.

Van de belasting zijn vrijgesteld:

honden op vaartuigen, waarvan de eigenaars geen ingezetenen der Gemeente zijn, en die daarin minder dan 4 achtereenvolgende weken verblijf houden;

honden beneden den leeftijd van 2 maanden.

VERGUNNINGSRECHT TOT VERKOOP VAN STERKEN DRANK IN 'T KLEIN.

Het vergunningsrecht voor het uitoefenen van den kleinhandel in sterken drank bedraagt *f* 12.50 per jaar, voor elke *f* 50.— huurwaarde of gedeelte daarvan, van de lokaliteit, waarin die handel wordt uitgeoefend, en wel in verband met den omvang van het bedrijf.

Echter zal het recht voor een vergunning tot 30 April 1895 niet lager dan *f* 20.— en daarna niet lager dan *f* 25.— zijn.

Het recht wordt met 25 % verminderd voor hem, die, vóór de betaling van het recht, aan den Gemeente-Ontvanger een schriftelijke

Digitized by Google

verklaring overlegt, dat in de lokaliteiten, waarop zijn vergunning betrekking heeft, geen sterke drank verkocht noch geschonken zal worden tusschen Zaterdagavond te 6 en Maandagochtend te 6 ure.

LIGGELD VAN VAARTUIGEN.

Van ieder vaartuig dat in het buizengat wordt gelegd of dat van den dag der binnenkomst in de haven, hierin langer dan 2 maanden verblijft, wordt een liggeld geheven van $2^3/_4$ ct. per M^3 inhoud. Dit liggeld is verschuldigd voor ieder tijdvak van 2 achtereenvolgende maanden of voor een gedeelte daarvan in evenredigheid.

GEMEENTE-SCHULDEN.

De schulden der gemeente Vlaardingen bestaan uit:

a. Een leening, groot *f* 13000.— aangegaan in 1870, waarvoor jaarlijks aan de Maatschappij voor Gemeentecrediet wordt betaald een annuïteit van 5 % gedurende 68 jaren.

b. Een leening, oorspronkelijk groot *f* 34000.—, rentende 4 %, aangegaan in 1888. Op deze leening werd van 1889—1891 afgelost te zamen *f* 3000.—

c. Een leening, oorspronkelijk groot 166500.—, rentende $3^1/_2$ %, aangegaan in 1889. Op deze leening werd in 1890 en 1891 afgelost te zamen *f* 7000.—

d. Een leening, oorspronkelijk groot *f* 138.500.—, rentende $3^1/_2$ %, aangegaan in 1890. Op deze leening werd in 1891 afgelost *f* 2500.—

Van de leeningen sub *c.* en *d.* genoemd, wordt telkens een grooter bedrag afgelost, al naarmate het wegens rente te betalen bedrag vermindert.

BEZITTINGEN DER GEMEENTE.

De verpachte landerijen en andere gronden welke de Gemeente in eigendom bezit en die grootendeels in de onmiddellijke nabijheid van de bebouwde kom zijn ge-

Digitized by Google



Monding van de Haven te Vlaardingen. Nieuw-model sloepschip der Doggermaatschappij, uitsleepende.

Digitized by Google

Digitized by Google

legen beslaan volgens de begrooting voor 1893 een oppervlakte van circa 84 hektaren, waarvan de pachtsom bedraagt ruim *f* 11600.—

Voorts bezit de Gemeente een bleekerij met woonhuis en eenige andere gebouwen, waarvan te zamen aan huur wordt ontvangen *f* 1185.60.

Bovendien is door de Gemeente in erfpacht uitgegeven ruim 17½ hektaren grond, waarvoor jaarlijks aan pacht wordt ontvangen ruim *f* 10500.—

Eindelijk heeft de Gemeente nog het recht van tolheffing op den Schiedamschen dijk, welk recht thans jaarlijks opbrengt *f* 8125.—, en, gezamenlijk met de Gemeente Maassluis, het recht van tolheffing op den Maassluischen dijk, waarvan de jaarlijksche opbrengst ad *f* 920.— voor de helft door Vlaardingen wordt genoten. Deze opbrengsten dienen tot goedmaking der kosten van onderhoud der straatwegen over genoemde dijken.

INRICHTINGEN TEN DIENSTE VAN VISSCHERIJ, HANDEL EN SCHEEPVAART.

De haven, welke de gemeente Vlaardingen van het zuiden naar het noorden, in eenigszins westelijk gebogen richting, in haar volle lengte doorsnijdt, heeft van de Maas tot aan den Schiedamschen dijk eene lengte van 1770 meter. Zij biedt een veilige losplaats aan zelfs voor schepen van 1000 tot 1200 ton inhoud. Slechts bij een grooter diepgang dan 13 voet is het raadzaam op de rivier de Maas te lichten. Daar vindt men even ten oosten van de monding der haven een zeer veiligen ankergrond voor de grootste schepen. Het noordelijk eind der haven ter lengte van 670 meter en strekkende van

Digitized by Google

de scheepskraan tot aan den Schiedamschen dijk dient hoofdzakelijk tot oplegplaats van vischschepen gedurende den winter, terwijl aldaar 6 scheepstimmerwerven worden gevonden. Aan de westzijde van dat gedeelte treft men de 3 Delflandsche sluizen aan, die de haven verbinden met de Delftsche, Vlaardingsche of Breevaart, — een voor binnenvaartuigen uiterst geschikt vaarwater — leidende naar Delft, 's-Gravenhage, Leiden, enz. Bij de Delflandsche sluizen aan de oostzijde van de Vaart is van Gemeentewege een flinke loswal ingericht, lang ± 90 en breed 10 meter, alwaar hetzelfde havengeld als in de haven wordt geheven. Deze loswal is door een oprit tegen den dijk verbonden met de Hoogstraat en den Kortendijk. Even ten zuiden van de scheepskraan en wel tegenover den Schiedamschen weg ligt een breede draaibrug, over de haven, met eene doorvaartwijdte van 15 meter. De spoorwegbrug over de haven en de aan die brug verbonden keersluis, ligt op 425 meter ten noorden van den havenmond. Beide werken bezitten een doorvaartwijdte van 15 meter. De diepte van de haven bedraagt van de Maas tot aan de scheepskraan 3.25 meter — A. P. en van de scheepskraan tot aan den Schiedamschen dijk 3 meter — A. P. De havenmond (aan de Maas) is ± 24 meter breed, welke breedte geleidelijk toeneemt tot aan de Keersluis, terwijl van de spoorwegbrug noordop, over een lengte van ± 300 meter, de breedte van de haven ruim 50 meter bedraagt. Aan de westzijde der haven, enkele meters ten zuiden van de Keersluis, vindt men den toegang naar de spoorweghaven over wier mond, in de Hoofdlaan een brug met een doorvaartwijdte van 15 meter aanwezig is. De haven, van de Maas tot aan de Scheepskraan, dus over een lengte van 1100 meter, is geheel beschoeid, terwijl over die lengte aan beide zijden, met uitzondering van

Digitized by Google

een klein gedeelte bij de stoommeelfabriek „de Maas", doelmatige havenkaden van afwisselende breedte voor den opslag en het verwerken van goederen dienstbaar zijn.

De scheepskraan op de Westhavenplaats hiervoren meermalen genoemd, wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het uitlichten en inzetten van masten van zeevisschersvaartuigen. Tegenover de Kraan ziet men het kantoor van den ontvanger der loodsgelden.

Volgen wij van daar zuidop de westzijde der haven dan vinden wij al spoedig (even ten zuiden van de havenbrug) het Vischmarktgebouw, waarvan een zeer druk gebruik gemaakt wordt voor den afslag van kleine versche zeevisch, en, ofschoon in mindere mate, ook van kabeljauw, schelvisch enz.

In dit gebouw is ook gevestigd de publieke spreekcel van de Ned. Bell-Telephoonmaatschappij.

Onzen weg vervolgende wordt ons oog dadelijk getrokken door een flink gebouw „het Verkooplokaal" genaamd. Bijna alle haring en zoutevisch die in Vlaardingen uit zee wordt aangevoerd, wordt in dit gebouw bij afslag verkocht.

Na den Daijer te zijn doorgeloopen vinden wij aan het einde daarvan, onmiddellijk bij het Gemeente-magazijn, de aanlegplaats van de Vlaardingsche stoombooten.

Wij zijn nu gekomen aan dat gedeelte van de westelijke havenkade dat den naam draagt van „Buitenhaven", waar wij na eenige oogenblikken het Postkantoor zien op den hoek van de Vettenoordskade (gewoonlijk het „Waaigat" genaamd).

Even verder bevindt zich een oud gebouw, dat wij zeker onopgemerkt zouden voorbijgaan, ware het niet, dat wij opmerkzaam werden gemaakt, dat in dit gebouw, bekend als Jagerijpakhuis, wordt verkocht en van daar uit ge-

Digitized by Google

expedieerd, de haring welke door de jaagschepen wordt aangevoerd.

In een ander hoofdstuk van dit werkje kom ik op deze aangelegenheid uitvoeriger terug. Hier wil ik er alleen op wijzen, dat de jagerij het typische van vroegere jaren heeft verloren. Vroeger toch was, bij de aankomst van den eersten jager alles op de been om er getuige van te zijn hoe de antieke chais met twee vurige paarden bespannen en van de Hollandsche vlag voorzien, van het jagerijpakhuis afreed om in duizelingwekkende vaart de eerstelingen van Hollands zeebanket naar het Koninklijk Paleis in 's-Gravenhage over te brengen. Ook de verschillende vrachtwagens wedijverden om de eerste te zijn, waar het gold de nieuwe Hollandsche haring zoo spoedig mogelijk te brengen onder het bereik harer aanbidders. Thans is deze eertijds zoo opwekkende vertooning nog slechts een imitatie van wat zij vroeger was.

Wij gaan de oude schuur voorbij en ervaren al spoedig, dat waar weemoed ons moge vervullen bij het staren op hetgeen wij zoo goed als prijs moesten geven, wij soms ruimschoots vergoeding vinden in het nieuwe, dat in overeenstemming met de eischen des tijds ons wordt aangeboden.

Immers, terwijl wij de waterkom voorbijgaan, welke den prikken tot verblijfplaats strekt, het Prikkenwater, zien wij in den Galgpolder, waar nog in 1736 een galg en rad geplaatst waren en gebruikt werden tot terechtstelling van misdadigers, [1]) een sierlijk gebouw, nl. het station Vlaardingen van den Hollandschen IJzeren spoorweg, hetwelk den 17 Augustus 1891 werd geopend en waardoor Maassluis en Vlaardingen werden verbonden aan het groote spoorweg-

[1]) De katrollen van deze galg worden thans nog in de gymnastiekschool gebruikt.

Digitized by Google

net, terwijl den 1 Juni 1893 het baanvak Maassluis—Hoek van Holland in exploitatie zal worden gebracht, tengevolge waarvan deze lijn zal strekken als de hoofdverbinding tusschen Engeland en Duitschland. Het Vlaardingsche station is doelmatig ingericht, zoowel voor reizigers als voor den handel en het verkeer aldaar is dan ook boven verwachting groot.

Hier verkrijgt de westelijke havenkade den naam van Hoofdlaan, aan het einde waarvan wij, op het Westhavenhoofd, het kantoor van den havenmeester vinden, en daarboven het koffiehuis „de Maas" waar wij een oogenblik uitrusten en van het terras een heerlijk ruim gezicht hebben over de Maas In dit koffiehuis heeft ten overstaan van een „Inneman" de verkoop plaats van de versche kabeljauw, schelvisch, bot, enz., welke door sloepen zoo te Vlaardingen, als te Middelharnis en te Pernis thuis behoorende, alhier wordt aangebracht.

Wij keeren thans een eind weegs op onze schreden terug en laten ons met de havenpont tegenover de woning van den vice-consul van Denemarken en aan de oostzijde tegenover de bloeiende fabriek Hollandia overzetten naar de Oosthavenkade en vervolgen van daar onzen tocht noordwaarts, passeeren het kantoor van den vice-consul van Portugal, en vinden eindelijk in het begin van de Hoflaan een onaanzienlijk gebouwtje, waarin thans nog het Rijkstelegraafkantoor is gevestigd. Dit kantoor zal welhaast met het Postkantoor in een nieuw gebouw worden gevestigd ter plaatse, waar zich thans het Postkantoor bevindt. Ongetwijfeld zoo niet een afdoende dan toch een groote verbetering!

Digitized by Google

MIDDELEN VAN VERVOER.

Zooeven maakte ik reeds melding van den Spoorweg Hoek van Holland—Maassluis—Vlaardingen—Schiedam—Rotterdam. De verdere middelen van vervoer bestaan uit stoombooten uit de haven bij het Gemeente-magazijn afvarende naar Rotterdam, een stoomboot uit de haven bij het spoorwegstation afvarende naar Hellevoetsluis, alle voor het vervoer van personen en goederen, voorts uit een stoomboot tusschen Vlaardingen en Rotterdam en uit een stoomboot tusschen Vlaardingen, via Rotterdam en Amsterdam, beiden uitsluitend voor het vervoer van goederen en mede uit de haven afvarende. Aan het Westhavenhoofd leggen geregeld aan de stoombooten varende van Maassluis, Hoek van Holland, Oud Beierland, Brielle, Middelharnis, den Bommel en Stellendam op Pernis, Schiedam en Rotterdam. Nog dienen vermeld te worden eenige veerschuiten, van de Delflandsche sluizen afvarende naar Delft, 's-Gravenhage en Leiden, en uit de haven naar Rotterdam en Dordrecht, alsmede 2 vrachtwagens tot vervoer van goederen tusschen Vlaardingen—Schiedam—Delftshaven—Rotterdam en een vrachtwagen tot vervoer van goederen tusschen Vlaardingen en Schiedam.

OPENBARE GEMEENTE-GEBOUWEN.

Het Raadhuis, (nieuw opgebouwd in 1650) bevindt zich op den hoek van de Waalstraat, aan de westelijke zijde van het Marktplein in welks midden zich de Stadstoren, verbonden aan het kerkgebouw der Hervormde Gemeente, verheft. Onder het Raadhuis treft men aan het politiebureau met zijn suffisante gevangeniscellen.

Digitized by Google

Het bureau van de dienstdoende Schutterij is gevestigd in de Schoolstraat in de onmiddellijke nabijheid van het Marktplein, terwijl het exercitie-lokaal van die Schutterij wordt gevonden aan de oostzijde van dat plein.

Van de overige openbare gebouwen, voor zoover die niet reeds vroeger zijn besproken, zal in de volgende afdeelingen melding gemaakt worden.

WANDELPLAATSEN EN PLANTSOENEN.

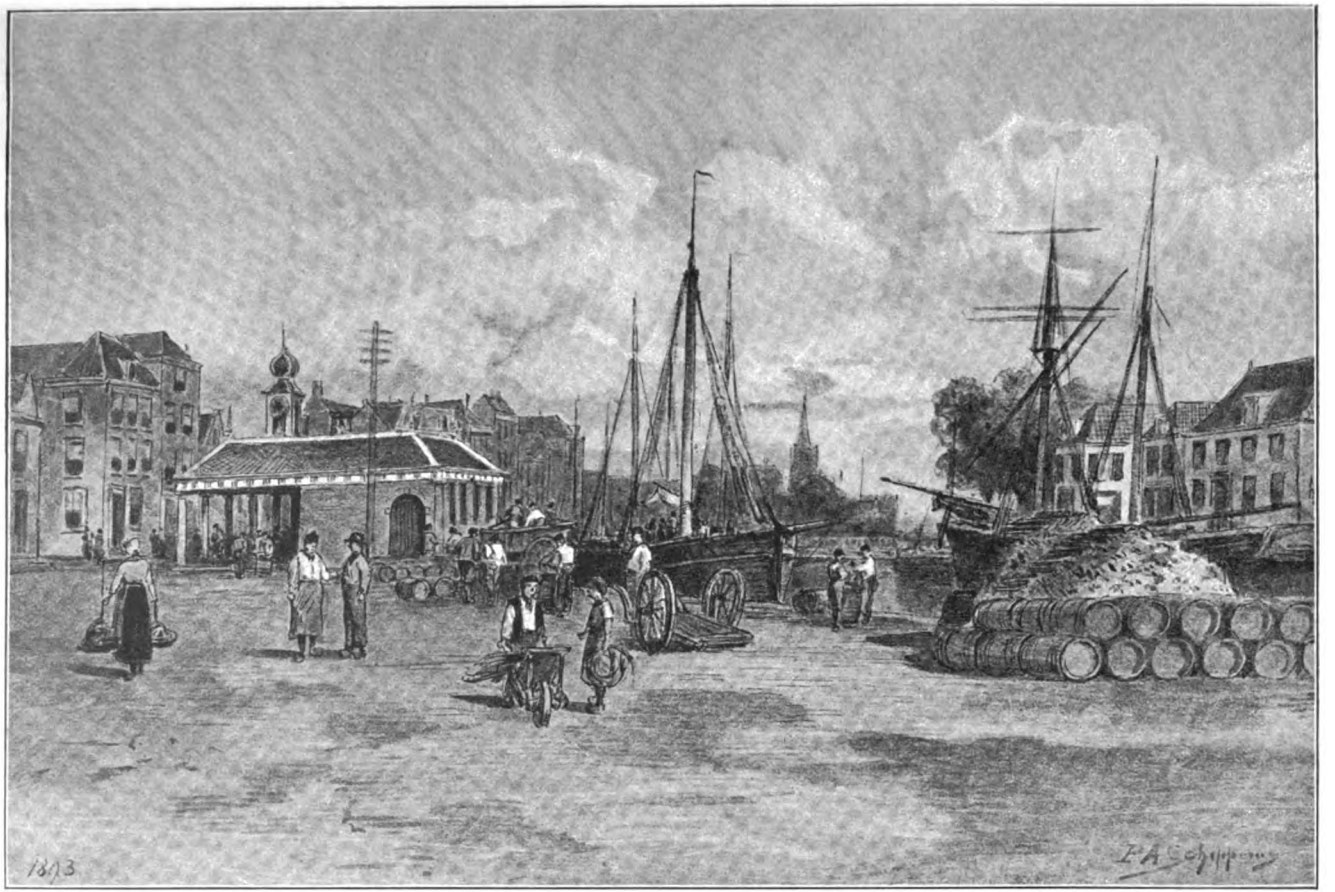
Vlaardingen is niet rijk aan natuurschoon, zoo wordt dikwijls beweerd, en niet geheel ten onrechte. Uitgestrekte bosschen en lommerrijke wandelwegen van eenige beteekenis vindt men in haar omgeving niet. Toch is Vlaardingen trotsch op haar openbare wandelplaats, het Hof genaamd. Gaat men van de Westhavenplaats de havenbrug over dan komt men links afslaande in de Hoflaan die aan beide zijden met iepeboomen is beplant, wier kruinen in elkaar zijn gegroeid. Die laan voert ons in het Hof, hetwelk met wandelpaden is doorslingerd en dicht begroeid is met hoogopgaande boomen, struikgewas en sierheesters, terwijl hier en daar bloemperken zijn aangebracht. Wij bewonderen daar vooral de lanen, welke gevormd worden door tamelijk oude iepeboomen, kastanjeboomen en eikeboomen en bovenal de Hooge laan, welke het Hof aan de noordzijde begrenst, en aan wier zijden zich eeuwenoude knoestige beukeboomen tot hoog in de lucht verheffen. Wij volgen evenwel deze schoone laan niet, maar nemen onzen weg door een in den laatsten tijd tot plantsoen aangelegde strook langs de Hooge laan, waar uit den aard der zaak slechts jong, doch zich welig ontwikkelend geboomte wordt gevonden, afgewisseld door eenige perken met heesters. Het Hof

Digitized by Google

beslaat een oppervlakte van ruim $4^3/_4$ hektare en maakte vroeger een deel uit van de buitenplaats onder dien naam, welke toebehoorde aan de Ambachtsheeren van Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht. Zooals wij vroeger reeds zagen werd het Hof met de overige bezittingen der Ambachtsheerlijkheid, in 1829 door de Gemeente aangekocht. Het nieuwe gedeelte van het Hof verlatende, betreden wij de Boerenlaan, een smal, met Kanadasche populieren en eenige slecht ontwikkelde eschdoorns begroeid wegje, dat ons brengt op den nieuw aangelegden Schiedamschen weg. Deze 13 meter breede weg, die in de bebouwde kom over de volle breedte en overigens ter breedte van 6 meter is bestraat, loopt in een rechte lijn van de havenbrug tot aan de Steenenkade nabij de halte van den spoorweg en is ten deele beplant met platanen en ten deele met iepen. Aan elke zijde van den Schiedamschen weg bevindt zich een vak uitmakende de ruimte tusschen den ouden Schiedamschen weg, waarvan eenige rijen boomen zijn gespaard gebleven, en den nieuwen weg. Beide vakken zijn mede tot openbaar plantsoen ingericht en hebben te zamen een grootte van 90 aren.

Als wandelweg verdient nog vermeld te worden de straatweg over den Maassluischen dijk die van de kom der Gemeente tot aan den tol bij den Zuidbuurtschen weg bezet is met schoone breedgetakte iepeboomen en van waar men een heerlijk land- en riviergezicht kan genieten. Voorts de Markgraaflaan of Groeneweg, loopende van de Nieuwelaan tot aan den Broekweg van waar men langs de Meewoning zijn wandeling kan voortzetten langs den oever van de Delftsche Vaart. En eindelijk de Omring, loopende van den Schiedamschen dijk even ten oosten van den korenmolen noordop en zich bij de voormalige herberg „Emmaus" vereenigende met den Kethelweg.

Digitized by Google



Vischmarktgebouw op de Westhavenplaats te Vlaardingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Herinnert men zich dat voor het onderhoud van wandelplaatsen en plantsoenen op de Gemeente-begrooting voor 1880 was uitgetrokken *f* 300.— en op die voor 1893 *f* 1770.—, dan is zeker de gevolgtrekking niet gewaagd, dat zoowel het Gemeentebestuur als de burgerij een warm hart heeft voor die plaatsen van uitspanning en genot.

BEGRAAFPLAATSEN.

De Burgerlijke begraafplaats voor de gemeenten Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht ligt in laatstgenoemde gemeente, aan den Kethelweg even buiten de grens van Vlaardingen.

De begraafplaats der Roomsch-Katholieken vindt men iets verder noordop aan denzelfden weg.

De begraafplaats der Israëlieten is binnen de grens van Vlaardingen gelegen, ter plaatse waar de Steenen kade zich met den Schiedamschen dijk vereenigt.

GEZONDHEIDSTOESTAND.

De algemeene gezondheidstoestand in Vlaardingen mag veilig gunstig genoemd worden. Ten bewijze daarvan volgt hier een overzicht van het aantal overledenen en levenloos aangegevenen op 1000 inwoners:

Jaar.	In Vlaardingen.	In de provincie Zuid-Holland.
1882	26,30	26,11
1883	31,12	26,86
1884	29,83	27,47
1885	27,00	25,24
1886	32,92	26,60
1887	24,56	23,36

Digitized by Google

Jaar.	In Vlaardingen.	In de provincie Zuid-Holland.
1888	21,31	23,07
1889	17,24	23,57
1890	25,43	24,24
1891	23,32	23,12

WATERLEIDING.

Het machine-gebouw, de watertoren, filters en bezinkbakken van de Vlaardingsche Waterleiding-maatschappij vindt men aan de Maas ten oosten van de Oosthavenkade, vanwaar men een en ander nadert langs een voetpad gelegen tusschen de Scheepstimmerwerf van de firma Joost Pot en de Bierbrouwerij. Het water door de Waterleiding geleverd, is doorgaande van uitstekende kwaliteit.

De waterlevering geschiedt naar de volgende tarieven.

TARIEF A. (ABONNEMENT).

Het abonnement bedraagt naar de gezamenlijke oppervlakte van de verschillende verdiepingen der gebouwen, met inbegrip van de open plaatsen binnen de gebouwen gelegen:

f 5.20 per jaar voor iedere woning met een mindere oppervlakte dan 30 M².

f 0.12 per jaar voor elke M² daarboven.

Deze sommen worden met 25 % verhoogd voor bakkerijen, slagerijen, tapperijen, koffiehuizen, logementen en plaatsen van uitspanning.

Grenzen aan de gebouwen open plaatsen, tuinen of grasvelden, welke men met het water uit de waterleiding wenscht te besproeien, dan wordt betaald voor een grootte van 200 M² en daaronder per 100 M² *f* 6.— per jaar en voor meerdere grootte per 100 M² *f* 3.30 per jaar.

Die voor het gebruik van water geabonneerd zijn, betalen bovendien jaarlijks:

Voor een badinrichting . . . . . *f* 7.50
„ „ watercloset . . . . . „ 4.—
„ „ paard . . . . . „ 4.—

Digitized by Google

Voor een tweewielig rijtuig . . . . . *f* 2.50
„ „ vierwielig rijtuig . . . . . „ 4.—
„ ieder paard boven de 2 eerste . . . . . „ 2.—
„ „ tweewielig rijtuig boven de 2 eerste . . . . . „ 1.50
„ „ vierwielig rijtuig boven de 2 eerste . . . . . „ 2.—
„ besproeiing van straten of gevels, zoo dit direct plaats heeft door middel van slangen, buizen, kranen of dergelijke per M³ oppervlakte der gebouwen *f* 0.02, doch niet minder dan *f* 6,— per jaar.

Voor een urinoir met water besproeid wordende, volgens watermeter *f* 0.20 per M³.

TARIEF B. (BETALING PER M³).

Er wordt betaald voor een verbruik van gemiddeld per dag van

300	liter	*f* 25.—	per	jaar.
400	„	„ 30.—	„	„
500	„	„ 37.50	„	„
600	„	„ 45.—	„	„
700	„	„ 52.50	„	„
800	„	„ 60.—	„	„
1000	„	„ 70.—	„	„

Bij een verbruik van minder dan 300 liter gemiddeld per dag, wordt het water geleverd tot den prijs van *f* 0.25 per M³.

Boven een verbruik van 1 M³ per dag wordt voor dit meerdere *f* 0.15 per M³ berekend.

Overschrijdt het verbruik 2 M³ per dag, dan wordt voor hetgeen daarboven wordt verbruikt *f* 0.12 per M³ berekend.

Voor fonteinen in of bij gebouwen van waterleiding voorzien, wordt betaald volgens watermeter *f* 0.15 per M³.

Voor tijdelijk gebruik van water bij het uitvoeren van werken als anderszins kan een bijzondere overeenkomst worden getroffen.

Overal, waar uit het tarief de plaatsing van een watermeter voortvloeit, wordt daarvoor door de verbruikers jaarlijks aan de concessionarissen een huurprijs betaald van 15 % van den koopprijs.

De schepen van reederijen, die voor al hunne schepen geabonneerd zijn, kunnen het water steeds op aanvrage bij de daartoe bestemde standpijpen verkrijgen à 5 cent per ton, mits zij den geheelen voorraad voor één reis in eens ontvangen; niet-geabonneerde schepen betalen 8 cent per ton.

(De ton is berekend op p. m. 130 liter).

Digitized by Google

De wateropbrengst per abonnement bedroeg in 1891 *f* 16,966.67⁵ en dat per meterverbruik *f* 2491.23. In dat jaar werd door de 2 standpijpen aan de Gemeente geleverd voor *f* 99.52 en in Gemeente-gebouwen voor *f* 50.12. Aan geabonneerde schepen werd geleverd voor *f* 1884.75 en aan niet-geabonneerde schepen voor *f* 33.84.

GEMEENTE-REINIGING.

De Gemeente-reiniging vinden wij oostwaarts van het Buizengat, alwaar een doorgraving van het verlengde der Hoflaan toegang te water verschaft naar haar terreinen.

POLITIE.

Het Gemeentelijk politie-personeel bestaat uit:

1 commissaris van politie;
1 inspecteur van politie;
10 agenten van politie 1e en 2e klasse, voor dag- en nachtdienst;
3 agenten van politie 2e klasse, enkel voor nachtdienst;
2 agenten van politie 3e klasse (nachtwakers).

Bovendien is in de Gemeente een Rijksveldwachter gestationneerd.

BRANDWEER.

Het personeel der brandweer is samengesteld uit:

1 opperbrandmeester;
8 brandmeesters;
16 hoofdlieden;

en voorts uit zooveel manschappen van minderen rang als door Burgemeester en Wethouders in overleg met het College van brandmeesters wordt bepaald.

Laatstbedoelde manschappen genieten voor elk uur dienst een belooning uit de Gemeentekas.

De brandbluschmiddelen bestaan uit:

Digitized by Google

2 brandspuiten met zuig- en persvermogen;
5 brandspuiten, ingericht om uitsluitend met behulp der Waterleiding te werken;

en voorts uit 7 draagbare brandspuiten, 2 extincteurs, eenige brandladders, haken, emmers, lantaarns, brandzeilen, enz.

Brandspuithuizen worden gevonden op de Gedempte Waal, in de Baansteeg, op den Afrol en in de Eendrachtstraat.

Branden komen in Vlaardingen hoogst zelden voor.

GASFABRIEK.

Voor de levering van gas is door het Gemeentebestuur, bij wijze van aanbesteding, in 1858 voor den tijd van 25 jaren concessie verleend, welke termijn in 1880 is verlengd tot 31 December 1896. Deze concessie is thans in het bezit van de firma IJzermans & Co. alhier. De gasfabriek wordt gevonden aan de Hoflaan even ten noorden van het Hof. De gasprijs bedraagt 10 cent per meter voor particulieren.

De straatverlichting heeft plaats met:

90 gewone straatlantaarns 1e soort.
103 „ „ 2e „
33 „ „ 3e „

Bovendien zijn geplaatst:

aan het Oosthavenhoofd 1 lantaarn;
„ „ Westhavenhoofd 1 „ (lichtbaken);
op de Keersluis 2 lantaarns;
„ „ Havenbrug 4 lantaarns.

Voor de straatverlichting werd in 1891 door de Gemeente uitgegeven *f* 8673.46.

Digitized by Google

SCHUTTERIJ.

In de gemeente Vlaardingen bestaat een dienstdoende Schutterij, waarvan de actieve sterkte is bepaald op 150 man. De kompagnie staat onder bevel van een kapitein, een kapitein à la suite, een 1e luitenant en twee 2e luitenants, terwijl een officier van gezondheid 3e klasse daarbij dienst doet. De Schuttersraad bestaat uit 5 leden behalve den Voorzitter en een Auditeur. In 1893 zal een muziekkorps aan de Schutterij verbonden worden.

KERKELIJKE AANGELEGENHEDEN.

Het kerkgebouw van de Ned. Hervormde Gemeente van Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht staat op het midden van de Markt. Deze Gemeente bezit 3 predikanten.

Het kerkgebouw van de Roomsch Katholieke Gemeente van Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht, gewijd aan den H. Joannes den Dooper, treft men aan op de Hoogstraat bij de Kwakelsteeg. Aan deze kerk zijn verbonden 1 pastoor en 2 kapelaans.

In de Landstraat wordt gevonden het kerkgebouw van de Gereformeerde kerk A. en in de Kuiperstraat bij de Lombardsteeg dat van de Gereformeerde kerk B. Aan elk dezer kerken is een predikant verbonden.

De Vrije Gereformeerde gemeente bezit een kerkgebouw in het Westnieuwland.

Door de te Vlaardingen gevestigde afdeeling van den Ned. Protestanten-bond is een kerkgebouw gesticht aan de Hoflaan.

De Apostolische gemeente houdt haar oefeningen in een lokaal in de Koningstraat.

Verder worden nog godsdienstige bijeenkomsten gehouden

Digitized by Google



Gezicht op het Verkooplokaal (Beurs) te Vlaardingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

in het lokaal „Rehoboth" aan de Liesveldsche laan nabij de Hofjesstraat, en, door „de Vrienden der Waarheid" in een lokaal in de Zomerstraat.

De Israëlieten behooren tot de Portugeesche en de Hoogduitsche gemeente.

ONDERWIJS.

Openbare scholen.

In de Gemeente zijn aanwezig de volgende openbare scholen:

1. Kostelooze school, voor gewoon lager onderwijs, gevestigd aan den Broekweg, met 5 mannelijke en 2 vrouwelijke onderwijzers. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 248.
2. Tusschenschool, voor gewoon lager onderwijs, gevestigd in het Westnieuwland, met 8 mannelijke en 2 vrouwelijke onderwijzers. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 363.
3. Burgerschool, voor gewoon lager onderwijs voor jongens en meisjes en voor meer uitgebreid lager onderwijs voor jongens, gevestigd in de Zomerstraat, met 6 mannelijke en 2 vrouwelijke onderwijzers. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 165. Aan deze school is een avondschool verbonden.
4. Meisjesschool voor meer uitgebreid lager onderwijs, gevestigd in de Zomerstraat, met 3 onderwijzeressen. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 31.

Omtrent het schoolgeld op deze scholen zij verwezen naar bladz. 86.

Bijzondere scholen.

De bijzondere scholen zijn:

1. School voor christelijk onderwijs, gevestigd in de Hofjesstraat, gewoon lager onderwijs, 7 onderwijzers,

Digitized by Google

2 onderwijzeressen en 4 kweekelingen. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 482. Aan deze school is een avondschool verbonden.

2. School voor christelijk onderwijs, gevestigd in de Koningstraat, gewoon lager onderwijs, 5 onderwijzers en 1 kweekeling. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 236. Aan deze school is een avondschool verbonden.

Het schoolgeld op de beide laatstgenoemde scholen bedraagt voor 1 kind uit 1 gezin 27 cent, voor 2 kinderen uit 1 gezin 40 cent, voor 3 kinderen uit 1 gezin 55 cent, voor 4 kinderen uit 1 gezin 70 cent per week.

3. Roomsch Katholieke parochiale jongensschool, gevestigd in de Dijksteeg bij den Maassluischen dijk, gewoon lager onderwijs, 2 onderwijzers. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 95. Aan deze school is een avondschool verbonden. Het schoolgeld bedraagt 5, 10, 15, 20, 25, 30 of 35 cent per week en per leerling, naar stand.

4. Roomsch Katholieke parochiale meisjesschool, gevestigd in de Hoflaan, gewoon lager onderwijs, 2 onderwijzeressen. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 88. Minvermogenden genieten kosteloos onderwijs, anderen betalen 10, 15 of 20 cent per week naar vermogen.

Herhalings-scholen.

Op de openbare Tusschenschool en kostelooze school wordt gelegenheid gegeven tot het genieten van herhalingsonderwijs aan hen, die het gewone schoolonderwijs genoten hebben. Van die gelegenheid werd op 31 December 1891 gebruik gemaakt op de Tusschenschool door 16 jongens, en op de kostelooze school door 22 jongens.

Bovendien wordt van Gemeentewege nog herhalingsonderwijs gegeven aan ambachts- en zeelieden, alleen

Digitized by Google

gedurende de maanden Januari, Februari, Maart, October, November en December. Dit onderwijs wordt gegeven in de Tusschenschool, door 1 onderwijzer, en daaraan namen op 31 December 1891 deel 14 jongens.

Zondagsscholen.

De volgende zondagsscholen zijn aanwezig:

1. Onder beheer van het Kinder-Zendinggenootschap. Aantal onderwijzers 7. Aantal leerlingen ruim 1000.
2. Onder beheer van den Kerkeraad der Gereformeerde Kerk A. Aantal onderwijzers 1. Aantal leerlingen ruim 200.
3. Onder beheer van een predikant der Ned. Herv. Gemeente. Aantal onderwijzeressen 6. Aantal leerlingen circa 300.
4. Onder beheer van de te Vlaardingen gevestigde afdeeling van den Ned. Protestantenbond. Aantal onderwijzers 1 en onderwijzeressen 12. Aantal leerlingen ruim 100.

Bewaarscholen.

1. Gemeente-bewaarschool, in het Westnieuwland bij de Tusschenschool, met een hulplokaal op den hoek van de Schoolstraat en de Markt, waaraan verbonden zijn 1 onderwijzeres en 11 helpsters. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 338. Schoolgeld zie blz. 87.
2. Van de vereeniging voor christelijk onderwijs, in de Liesveldsche laan, waaraan verbonden zijn 1 onderwijzeres en 6 helpsters. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 271.
3. Van de vereeniging voor christelijk onderwijs, in de Kortesteeg, waaraan verbonden zijn 1 onderwijzeres en 6 helpsters. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 195.
4. Van de vereeniging van den H. Vincentius van Paulo,

Digitized by Google

in de Hoflaan, waaraan verbonden zijn 1 onderwijzeres en 3 helpsters. Aantal leerlingen op 31 December 1891: 151.

Inrichtingen tot opleiding van onderwijzers en onderwijzeressen.

Door de hoofdonderwijzeres aan de Gemeente-bewaarschool wordt onderwijs gegeven aan de helpsters op die school.

De in 1890 opgerichte bijzondere christelijke normaallessen werden in 1891 bezocht door 3 mannelijke en 2 vrouwelijke leerlingen. Aan de inrichting zijn 9 onderwijzers verbonden, waaronder begrepen is de Directeur.

Gymnastiek-scholen.

Onderwijs in de gymnastiek wordt gegeven aan de leerlingen der meisjesschool voor meer uitgebreid lager onderwijs en der burgerschool, terwijl de leerlingen der Kostelooze school en der Tusschenschool onderwijs bekomen in de vrije- en ordeoefeningen der gymnastiek.

Teekenschool.

In de Gemeente bestaat een school voor het onderwijs in het bouwkundig teekenen, opgericht door het Departement Vlaardingen der Maatschappij tot Nut van 't Algemeen, aan welke school 2 onderwijzers verbonden zijn. Het aantal leerlingen was op 31 December 1891: 38. Door de Gemeente wordt aan deze school een jaarlijksch subsidie van *f* 240.— verstrekt, en bovendien het gratis gebruik van de overdekte speelplaats der Gemeente-bewaarschool in het Westnieuwland.

Visschersschool.

Onder leiding van een oud-koopvaardijkapitein wordt des winters, in een lokaal van de Kostelooze school, daartoe

Digitized by Google

door de Gemeente kosteloos in gebruik gegeven, les gegeven in de practische zeevaartkunde, speciaal voor visschers. In de kosten wordt door de reeders *f* 1.— per schip bijgedragen, terwijl het leergeld bedraagt *f* 2.50 per persoon voor elken cursus.

ARMWEZEN.

De toestand der behoeftige klasse in deze Gemeente is, in vergelijking met andere Gemeenten, niet ongunstig te noemen.

In 1890 werd uit de Gemeentekas, zonder tusschenkomst van Armbesturen, ten behoeve der armen betaald:

Voor verpleging van behoeftige krankzinnigen	*f* 1941.—
Voor geneesmiddelen aan bedeelden van het Burgerlijk Armbestuur, van de Diaconie der Hervormde Gemeente en van het R.-Kath. Parochiaal Armbestuur	„ 1297.65⁵
Bezoldiging van een geneesheer, een heelmeester, een vroedmeester en een vroedvrouw,	„ 1044.17
Subsidie aan de Vereeniging voor minvermogende ooglijders te Rotterdam	„ 50.—
Subsidie aan de Vereeniging voor doofstommen-onderwijs te Rotterdam	„ 50.—
Totaal. . .	*f* 4382.82⁵

Ik laat hier volgen een overzicht van de in de Gemeente gevestigde instellingen van weldadigheid, over 1890:

1. het Burgerlijk Armbestuur. Aantal bedeelden 118. Uitgaven *f* 7133.63. Genoot een subsidie van *f* 6775.— uit de Gemeentekas.
2. Diaconie Armbestuur der Herv. Gemeente. Aantal bedeelden 116. Uitgaven *f* 8390.70.
3. Roomsch-Kath. Parochiaal Armbestuur. Aantal bedeelden 86. Uitgaven *f* 4643.65.

Digitized by Google

4. Diaconie Armbestuur der Gereformeerde kerk A. Aantal bedeelden 21. Uitgaven *f* 1416.89[5].
5. Diaconie Armbestuur der Vrije Gereformeerde Gemeente. Aantal bedeelden 10. Uitgaven *f* 54.—
6. College der Kleine Visscherij (Visscherij-armen). Aantal bedeelden 320. Uitgaven *f* 549.21.
7. Zeemansfonds. Aantal bedeelden 20. Uitgaven *f* 734.80.
8. Vereeniging „de Kerkelijke Kas". Aantal bedeelden 17. Uitgaven *f* 1228.78.
9. Vereeniging van den H. Vincentius van Paulo. Aantal bedeelden 24. Uitgaven *f* 819.—.

Verder is aanwezig een *spijskokerij*, alwaar tegen betaling van *f* 3.— per jaar, gedurende den winter 3 maal per week een portie brood en warme soep wordt verstrekt. Door de meeste Armbesturen worden aan hun bedeelden bons voor het verkrijgen van soep uit deze inrichting uitgereikt. De uitgaven over 1890 beliepen *f* 2434.34.

Bijzondere vermelding verdient het *Weeshuis der Hervormden*. Het in 1892 gestichte en in het voorjaar van 1893 in gebruik genomen gebouw is verrezen op de plaats, waar van oudsher zich een Weeshuis bevond, t. w. aan het einde van de Ridderstraat tegenover de Gedempte Waal. Het nieuwe gebouw met zijn ruim voorplein, waar men een gazon met bloemperken aantreft, maakt een aangenamen en flinken indruk, terwijl de ruime, luchtige zalen, gangen, trappen enz. getuigen, dat de bouw heeft plaats gehad met inachtneming van de eischen, die de tegenwoordige tijd aan dergelijke inrichtingen in het belang van de gezondheid der bewoners stelt. Bij het gebouw behoort ook een tamelijk groote tuin.

In het Weeshuis worden om niet opgenomen de weezen, wier ouders in Vlaardingen woonden en lidmaten waren der Hervormde Gemeente, terwijl tevens, tegen betaling,

Digitized by Google

op verzoek van Armbesturen enz. kunnen worden opgenomen andere heele of halve weezen, alsmede oude mannen en vrouwen.

De instelling wordt beheerd door 4 regenten en 4 regentessen. In 1890 werden verpleegd 22 weezen en 14 oude lieden. De uitgaven in dat jaar beliepen *f* 6267.69.

Het *Van Leydens Hofje*, in 1757 gesticht door Diederik van Leyden, Ambachtsheer van Vlaardingen, grenst aan de Liesveldsche laan en aan de Veerkade. Het verleent, behalve vrije woning, nog eenige levensmiddelen en brandstoffen aan 8 à 9 Hervormde gezinnen (man en vrouw) of weduwen. De uitgaven in 1890 beliepen *f* 359.—

Nog bestaat in Vlaardingen een vereeniging onder den naam van *„Hulp in nood"*, bestaande uit 3 dames en eenige helpsters, welke vereeniging zich ten doel stelt het bezoeken van — en het verleenen van hulp aan — arme gezinnen; en voorts een dames-vereeniging onder den naam van *„Dorcas"*, die zich belast met het vervaardigen van kleedingstukken ter uitreiking aan armen. Bij de Katholieken bestaat een dergelijke vereeniging, genaamd *St. Elisabeth.*

Eindelijk zij vermeld, dat alhier gevestigd is een pleegzuster, van wege de vereeniging voor *Ned. Herv. diaconessen-arbeid*, die uitnemende diensten bewijst bij het verplegen van arme zieken of gewonden.

Als instellingen geheel of ten deele strekkende tot voorkoming van armoede, mogen genoemd worden:

1. *Spaarbank*, opgericht in 1823. Het bestuur bestaat uit 6 leden en houdt elken Zaterdagavond van 8 tot 9 uur zitting op het Raadhuis.

   De toestand op 31 December 1892 was:

   Inlagen in 1892 . . . . . *f* 110,758.07
   Terugbetaling in 1892 . . . . . „ 156,824.43

Digitized by Google

Deelhebbers te goed. . . . . „ 579,564.93⁵
Afgeloste boekjes in 1892. . . 167
Afgegeven nieuwe boekjes in 1892 174
Aantal deelhebbers 1414
Reservefonds . . . . . „ 61,075.51

Tot 1869 was de rente 3½ o/o 's jaars, de daaropvolgende 17 jaren 4 o/o. Van 1 Januari 1886 tot 31 December 1888 3½ %, en sedert 1 Januari 1889 3 %.

De rente wordt geboekt van die sommen, welke op 31 Maart, 30 Juni, 30 September en 31 December volle 3 maanden in de Spaarbank gestaan hebben en minstens *f* 5 bedragen.

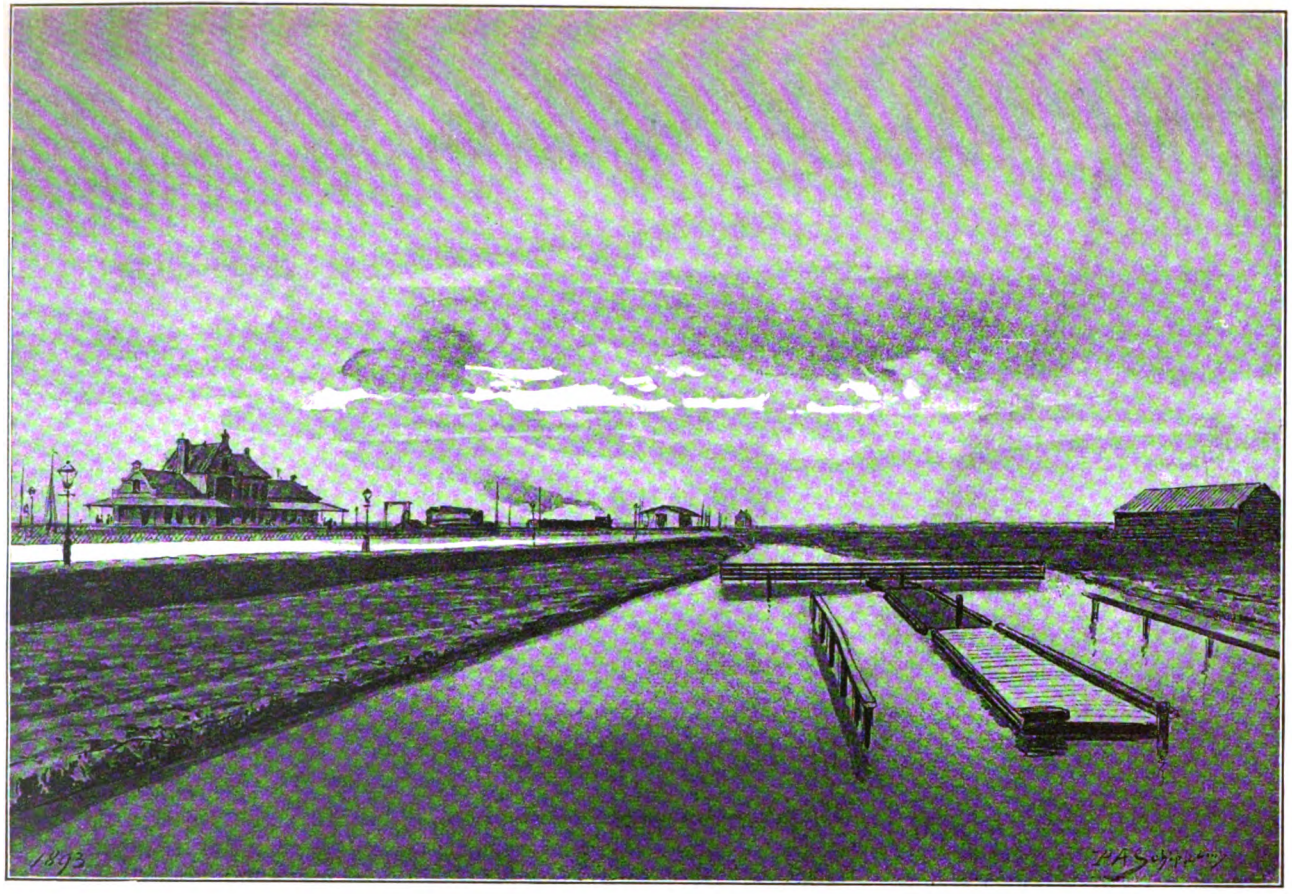
2. *Onderling ondersteuningsfonds*, onder de zinspreuk, „het Algemeen Belang" tot het uitkeeren van gelden in geval van ziekte, voor ambachtslieden en varensgezellen. Het aantal leden was in 1891: 1293, terwijl in dat jaar aan ziekengelden, toelagen, kosten van beheer enz. werd uitgegeven *f* 7,335.02.
3. *Vereeniging tot oprichting en instandhouding van het Visschers-, Weduwen- en Weezenfonds te Vlaardingen*, opgericht in het najaar van 1877. Omtrent deze vereeniging komen uitvoerige mededeelingen voor in hoofdstuk V van dit werkje.

LAND- EN TUINBOUW.

In deze gemeente wordt geen bouwland, doch uitsluitend wei- of hooiland aangetroffen. Het aantal veehouders bestaat uit 6 eigenaars en 26 pachters. De oppervlakte wei- en hooiland wordt geschat op ruim 122½ hectaren. De veestapel bestond op 30 November 1891 uit 60 paarden, 522 runderen, 28 schapen en 49 varkens.

De afdeeling Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht der

Digitized by Google



Het Prikkenwater nabij het station der H. IJ. S. M. te Vlaardingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Hollandsche Maatschappij van Landbouw telde op 31 December 1891: 49 leden.

De tuingronden beslaan een oppervlakte van ruim $11^{3}/_{4}$ hectaren en de boomgaarden van $4^{1}/_{2}$ hectaren. De producten worden hoofdzakelijk in de gemeente verbruikt.

Nog zijn 2 bloemisterijen in de gemeente aanwezig.

De markt voor rundvee, schapen en varkens, welke eenige jaren des Zaterdags werd gehouden, bleek weinig levensvatbaarheid te hebben en is daarom met ingang van 1893 opgeheven.

NIEUWSBLADEN.

Er verschijnen in Vlaardingen 4 nieuwsbladen, te weten:

1. De Vlaardingsche Courant, tevens Nederlandsche Visscherij-Courant, verschijnende op Woensdag- en Zaterdagavond, uitgever J. F. C. Brückwilder.
2. De Nieuwe Vlaardingsche Courant, verschijnende op Woensdag- en Zaterdag-avond, uitgegeven door de firma Dorsman en Odé.
3. De Vlaardinger, verschijnende op Vrijdagavond, uitgever A. van der Meyden.
4. De Nederlander, verschijnende op Vrijdagavond, uitgever J. Hoogendijk Jz.

Ik meen door de opsomming van een en ander genoegzaam te hebben gerechtvaardigd, hetgeen aan het slot van het I^e^ hoofdstuk werd neergeschreven, nl. „dat Vlaardingen thans mag bogen op een bloei en welvaart, als nimmer te voren werd gekend." Het zal mij geenszins verwonderen als de aandachtige lezer mij het verwijt maakt, dat ik, ook in het volgende hoofdstuk, hier te uitvoerig, dààr te beknopt, elders te onvolledig ben

Digitized by Google

geweest; — doch men houde daarbij in het oog, dat, in verband met het eigenlijke doel van dit werkje, in deze hoofdstukken meer uitvoerig is weergegeven, wat geacht kan worden in meerdere of mindere mate betrekking te hebben op de zeevisscherij en den handel, of wat voor hen, die Vlaardingen niet kennen, wellicht van belang zou kunnen zijn te weten.

Digitized by Google

DERDE HOOFDSTUK.

EENIGE WETTELIJKE EN STATISTIEKE GEGEVENS OP HET GEBIED DER GROOTVISSCHERIJ IN DEZE EEUW.

In het voorbericht werd, voorzoover het geschiedkundig overzicht der Grootvisscherij betreft, gerefereerd aan de werken van Prof. Beaujon en anderen en ik meen in hoofdzaak daarmede te kunnen volstaan. Op wetgevend gebied zal ik in het kort de tijdruimte van 1818 tot heden doorloopen, in welk tijdperk de wetgeving, ook met betrekking tot de Grootvisscherij een nieuwe phase is ingetreden.

Bij mijne statistieke gegevens heb ik mij niet bediend van de cijfers, die bij overlevering bekend zijn van vóór deze eeuw, want het is vrij zeker, dat vele dier cijfers onzer oudste geschiedschrijvers overdreven zijn, wat ook reeds werd aangetoond in een brochure van den heer A. Hoogendijk Sr., nu circa 40 jaar geleden in het licht gegeven.

Dat het Koninklijk besluit van 9 Februari 1854, waarbij een Commissie werd benoemd tot voorbereiding eener visscherijwet, zeer belangrijk is geweest voor onze Grootvisscherij, behoeft wel geen betoog, als wij nagaan, welke grievende bepalingen in de wet van 1818 vervat, daardoor werden opgeheven.

Met de nieuwe wetgeving, als uitvloeisel van de bemoeiingen der genoemde Commissie, waaronder de door haar

Digitized by Google

gehouden enquête, is de visscherij vrij gemaakt van de banden haar door den wetgever in het begin dezer eeuw aangelegd. Was het wonder, dat, sedert de grondwet van 1848 met haar vrijzinnige beginselen tot grondslag, als uiting van den volkswil tot stand kwam, de wet van 1818 niet meer paste in het kader?

De verplichte datum van het uitzeilen ter haringvisscherij, het verbod der schrobnetvisscherij, de beperkende bepalingen betreffende zoutverbruik, haringbereiding, enz. konden niet als wettelijke voorschriften blijven gelden. Ook het onrechtvaardige voorschrift, waarbij den kustplaatsen als Scheveningen, Katwijk en Noordwijk verboden werd de gevangen haring, evenals dit op de kielschepen der steden aan de Maas geschiedde, te kaken, moet zeker als een protectionistische maatregel zonder weêrga en nog wel in eigen boezem, den val van de bestaande wet van 1818 hebben verhaast.

Het ligt niet op mijn weg hier in bijzonderheden te treden, maar zeker is het, dat een groot aantal leden der wetgevende macht hun stem destijds slechts aan het ontwerp van 1818 hebben gegeven om de nog knellender bepalingen der wetgeving van 1801 daardoor buiten werking te stellen, te meer daar bij de wet van 1818 uitzicht werd geopend, den kustvisschers ook het kaken van de haring toe te staan. Men behoeft geen specialiteit op eenig gebied te zijn, om te kunnen beoordeelen, waar aan de rechtvaardigheid wordt te kort gedaan. Niets verhaast dan ook zoozeer den val van personen of instellingen, dan wanneer de onrechtvaardigheid zich heeft doen gevoelen.

Het is waar, tegenover het verbod voor de kustplaatsen om te kaken, stond dat voor de kielschepen om te mogen steuren, maar bedenken wij, dat bovendien die van de kust niet voor 20 September, later 20 Augustus, ter

Digitized by Google

haringvangst mochten uitzeilen, dan is het zonneklaar, dat het voordeel aan de zijde bleef van de steden aan de Maas.

Ik laat het logisch protest hier volgen, door de kustvisscherij tegen de vermelde verbodsbepaling aangeteekend, opdat de lezer zelf kunne oordeelen over een der meest willekeurige voorschriften van den wetgever van 1818, eerst in de tweede helft onzer eeuw ingetrokken.

Een uittreksel geef ik daartoe van de „Memorie van adstructie van het recht der reeders langs de kusten van Holland, gevestigd te Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Egmond aan Zee en Zandvoort op de haringvisscherij," hetwelk ongeveer aldus luidt:

„De ontwerpers van de Grondwet voor het Koningrijk der Nederlanden, hebben, geleid door het zoo eigenaardig gevoel der natuurlijke billijkheid, als een axioma van Staat beschouwd, dat alle ingezetenen des lands gelijke aanspraak op bescherming van persoon en goederen zouden hebben; het Nederlandsche volk, die Grondwet aangenomen hebbende, heeft dat groote beginsel als het zijne erkend, en ieder lid der maatschappij vermag dus de handhaving van hetzelve, hetzij voor zich, hetzij voor anderen, wier belangen met de zijne meer onmiddellijk verbonden zijn, bij elke gepaste gelegenheid inroepen.

Tot bedoelde bescherming van personen en goederen mag bij een natuurlijke gevolgtrekking, uit den aard der zaak zelve afgeleid, gebracht worden, de handhaving van het recht, ieder burger door beschrevene en onbeschrevene wetten bij alle beschaafde volkeren toegekend, om de vruchten van eigen vlijt of nijverheid te plukken, en het natuurlijk en zedelijk gevoel van alle natiën hebben daarom ten allen tijde, monopoliën doen verwerpen als inloopende tegen alle denkbeelden van billijkheid, en het recht, ieder lid der maatschappij aangeboren, ten onderste boven keerende.

Van het hoofdbeginsel uitgaande, dat ingezetenen van een en hetzelfde land, gelijke lasten dragende, ook gelijke voorrechten moeten genieten, stellen de reeders langs de kust zich voor bij deze hun goed en welgegrond recht aan te toonen, om evenals die, welke te Vlaardingen en te Maassluis woonachtig zijn, te deelen in de voordeelen, uit de haringvisscherij voortspruitende.

Digitized by Google

Het is wereldkundig, dat die van Vlaardingen en Maassluis zich bij uitsluiting het recht willen zien toegekend, om ter haringvangst te varen, ten dien effecte, dat zij alleen zullen bevoegd zijn den haring in zee te kaken, aan te voeren en in den handel te brengen, terwijl naar hun gevoelen aan degenen, welke langs de kust wonen, alleen moet worden vrij gelaten het vangen en steuren van den haring in den natijd, om ze vervolgens tot bokking te doen rooken, geenszins om dezelve te kaken, in te zouten en in den handel te brengen, dat is, met andere woorden, dat op de groote voordeelen uit de haringvangst voortspruitende het recht alleen zal worden toegekend aan twee kleine aan de Maas gelegen steden, terwijl aan de gansche kust, zich uitstrekkende van den mond der Maas tot aan Texel, slechts een zeer gering en ongeëvenredigd genot in de voordeelen, als bij vergunning, zal mogen gelaten worden.

Het is bekend, dat reeds meer dan een eeuw geleden met den besten uitslag en niettegenstaande alle de woelingen en bemoeienissen van de reeders van Maassluis en Vlaardingen de haringvangst door de reeders van de kust is geschied, met dat gevolg, dat zij met die van den Maaskant in aanvoer en vertier konden wedijveren, tot zoolang de wangunst der laatsten hen dit heeft belet.

Waren nu de reeders van den Maaskant in ernst beducht voor de vermindering van den roem van den Hollandschen haring, tengevolge het kaken door de kustbewoners, dan hadden zij althans in de jaren 1812 en 1813, toen de vrije haringvangst vergund wierd aan de kustbewoners, terwijl de hunne door omstandigheden, in den geest van den tijd gelegen, wierd bemoeielijkt, zich niet met deze moeten vereenigen, den door deze in zee of aan het strand gekaakten haring niet moeten naar Maassluis en Vlaardingen voeren en in den handel tot hun werkelijk voordeel brengen, gelijk zij gedaan hebben.

En dus van tweeën een, òf de bezorgdheid voor den roem van den Hollandschen haring is een voorwendsel en een dekmantel van de eigenbaat, of de reeders van den Maaskant hebben zeer onplichtmatig gehandeld, toen zij, tegen beter weten aan, dien haring, op welken zij nu zoo verachtelijk neerzien, gewinshalve in den handel hebben gebracht, en daarmede, indien de omstandigheden dezelfde gebleven waren, niet slechts zouden hebben voortgegaan, maar zelve aan de kust pinken daartoe zouden hebben uitgerust.

Maar van meer kracht is misschien de bedenking, dat de pinkschepen der kusten niet kunnen komen, daar ter plaatse, alwaar de tot kaken en inzouten geschikte haring gevangen wordt. Dit zou voorzeker zoo wezen, indien het een bewezene waarheid ware, dat juist in de nabijheid van Hitland, de bedoelde plaats in deze, de daartoe geschikte haring

Digitized by Google

bij uitsluiting gevangen wordt, maar dit is wederom een bewijs tegen het deugdelijke van het gevoelen der reeders van Vlaardingen en Maassluis zelve. Weten zij dan niet, dat men om Hitland eeniglijk in de vóórteelt vischt, dat de haring, die daar gevangen wordt, minder geschikt tot buitenlandschen handel is en alleen tot binnenlandsch vertier dienen kan?

De haring voor den handel naar buiten geschikt, moet dus elders gevangen worden en beantwoordt ook juist aan het oogmerk daar ter plaatse, waar ook de pinkschepen kunnen komen. De haring toch nadert bij deszelfs terugtocht de Engelsche en onze kusten en het is bepaaldelijk die terugtrekkende haring, welke voor den buitenlandschen handel dienen moet.

Dan, wij zijn genaderd tot een bedenking van zeer groot gewicht en men zal ze gaarne in al haar kracht voorstellen, omdat zij, evenmin als de vorige, proef houden kan. Zij is deze. Die van Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Egmond enz., vangen den haring meest in de nabijheid van de Engelsche kust. Staat men nu het kaken en inzouten in zee toe, dan is er gevaar, zegt men, dat zij de Engelsche havens inloopen en het geheim der kaking verraden.

Wel, vragen de reeders van de kust op hun beurt, bestaat dat gevaar dan minder met opzicht tot de buizen van de Maas? Deze loopen ook in de Engelsche havens binnen. De pinken zijn enkel bemand met geboren Hollanders, wonende op dorpen, vanwaar zij uitstevenen; de buizen daarentegen voor verre het grootste gedeelte met vreemdelingen. Waar is nu het gevaar, zoo het bestaat, grooter? Is dan aan de Engelschen het geheim verraden, gedurende den tijd, dat de rechten en vrijheden der reederijen dezelfde waren, of zou men niet veeleer dit vermoeden met grond kunnen inbrengen tegen degenen, die het jegens hun medereeders willen opwekken? Is het aan de manschappen der pinken, die nimmer de Oostzee bevaren, te wijten, dat Emdenaars, Hamburgers, Zweden en Denen ons de loef beginnen af te steken en op den weg schijnen gebracht te zijn om hunnen haring met de onzen te doen wedijveren? Neen, laat men noch beschuldigen noch zich verontschuldigen, maar liever den gewonen gang der dingen opmerken en daarin berusten; de voordeelen uit deze of gene zaak voortspruitende, blijven niet altijd het uitsluitend eigendom van deze of gene natie, zij worden eindelijk ook door andere volken gedeeld of genoten; de geschiedenis van den handel, die van de trafieken of fabrieken bevestigt dit volkomen.

Men stelle zich de zaak in haar natuurlijken aard voor en men verbeelde zich op dezelfde zee te aanschouwen drie schepen, en die ze bevaren, onderdanen te zijn van denzelfden koning, levende onder dezelfde

Digitized by Google

wetten, dragende dezelfde lasten en bijgevolg aanspraak hebbende op dezelfde bescherming en dezelfde voorrechten. Hier doet zich een vaartuig op uit de zuidelijke havens van het Rijk, daar een van de Maas, ginds een ander, behoorende aan een reeder van de kust. Alle zijn van verschillende grootte, doch alle geschikt tot de haringvangst: de twee eersten vangen hun haring vroolijk en wel te moede, kaken ze en zouten ze in; zij stevenen, zeker van hun winst, naar hun havens terug, zij verkoopen den gekaakten haring, maken *f* 45 à *f* 50 per ton, en zien arbeid, kosten en gevaren dubbel vergoed. De arme reeder van de kust, neen, hij mag geen voordeelen genieten, want dan kon de reeder van de Maas zijn winsten niet verdriedubbelen.

De reeder van de kust mag dan tot geen prijs kaken of inzouten en moet met den gevangen haring terstond huiswaarts keeren, en (men beroept zich hier op daadzaken, ten allen tijde te bewijzen) zijn ton haring te verkoopen voor 7, 8 of 9 gulden en bij een zeer groot geluk voor 12 gulden. Waarlijk, zoo een onderdaan van het rijk van China dit aanschouwde, hij keerde naar zijn land terug en zwoer opnieuw bij de onfeilbaarheid zijner instellingen. De reeders van de kust, gedrongen door hun belang en dat van hun kinderen of nakomelingen, hebben zich verplicht gerekend bij deze memorie het gedrochtelijke van het stelsel van die van de Maas in het licht te stellen, waarin het behoort geplaatst te worden. Zij begeeren niets dan gelijke rechten, hun bij de staatsregeling verzekerd, en, kalm en gelaten den uitslag van hun lot afwachtende, durven zij de beste hoop voeden voor de handhaving van hun goed recht en de afwending van het gevaar van een geheelen val, waaraan zij zouden blootgesteld zijn, bijaldien hun rechtmatig beklag niet werd gehoord en hun belangen aan die van hun nageburen moesten opgeofferd worden."

Dat het verwerpen van dit protest de afkeuring uitlokte van de Visscherij-Commissie in haar verslag van 1854 zal niemand verwonderen. Toch mag een opmerking hier niet ontbreken.

Gedurende de jaren, waarin deze bepalingen van kracht waren, werd door de kielschepen ook in den natijd veel noordelijker gevischt, dan thans het geval is. De oudhollandsche noordharing, die wij als 't ware niet meer aan de markt zien komen, werd in die jaren uitsluitend door onze buizen gevangen, getuige wat men vindt aan-

Digitized by Google

geteekend betreffende de wanvangsten, zelfs nog in 1857/58.

„Nevens de vele oostelijke winden, waardoor groote scholen haring reeds vroegtijdig door het Engelsch kanaal naar de Fransche kusten zich verplaatsten, werd de haring zoo goed als geheel verjaagd door de buitengewoon groote hoeveelheid haaisprieten, die vooral in Augustus op den 57sten en 58sten graad Noorderbreedte werden aangetroffen."

Men vischte dus in Augustus zeer noordelijk, terwijl onze schepen zich thans reeds vroeg in de teelt tusschen 55° en 56° NB. begeven, waar ook de bomschuiten van de kust hun netten uitwerpen. Bij de invoering der loggers zijn derhalve niet de schepen van de kust noordelijker, maar de kielschepen zuidelijker gaan visschen. Men houde dit wel in het oog. In de reeds vermelde brochure van den heer Hoogendijk Sr. vinden wij dit bevestigd.

„Naar de ervaring van dezen zomer (1867)," zoo heet het, „kan men aannemen, dat de nieuw ingevoerde loggerschepen ook daar, waar de hoekers gewoonlijk visschen, goed zouden kunnen mededingen. Dat zij tot dusverre daar zelden vischten, kan men hieraan toeschrijven, dat de visschers liever van dichtbij goedkooper haring aanbrengen, dan duurdere, welke op grooten afstand moet worden gevangen. Intusschen zal wel ieder vakman erkennen, dat de aangebrachte logger- of kust-haring de reputatie der Hollandsche haring geheel of ten deele zal doen verloren gaan."

Deze meening reeds twee jaren na het invoeren der loggerschepen geuit, is tot heden niet gelogenstraft.

Dat de wetgever van 1818 de vangst der noordelijk vischende kielschepen van vóór 1865 niet met die eener zuidelijker breedtegraad op één lijn stelde, was dus niet van alle rechtmatigheid ontbloot. Ik maak deze opmerking, niet om het voorschrift van den wetgever van 1818 te rechtvaardigen, maar alleen om te doen uitkomen, dat men deze wet moet beoordeelen naar den tijd, waarin zij tot stand kwam.

Digitized by Google

De daden onzer voorvaderen af te keuren of in een verkeerd daglicht te stellen, daarvoor zijn slechts noodig papier, pen en inkt, niet zoo gemakkelijk is het daaraan de juiste waarde toe te kennen door zich in te denken in de tijdsomstandigheden, waaronder zij leefden en werkten.

De bomschuiten visschen niet noordelijker, dan hoogst noodzakelijk is, daar hun zeilvermogen door den weinig eleganten vorm ver ten achter staat bij dat der kielschepen en dat de noordelijk gevangen haring de zuidelijke in kwaliteit verre overtreft, is van algemeene bekendheid.

Hoe het ook zij, het verbod voor de kustbewoners om ook hun haring te kaken en gedurende het geheele seizoen ten haring te varen, was in 1854 niet meer in overeenstemming met de bestaande toestanden en moest worden opgeheven, ook al meen ik te hebben aangetoond, dat er werkelijk eenige grond heeft bestaan, waarom de wetgever van 1818 onderscheid maakte tusschen haring, gevangen door bomschuiten en kielschepen (buizen en hoekers).

Sedert de invoering der loggerschepen visschen de kielschepen van de Maas op dezelfde gronden als de bomschuiten. De bomharing wint het nu dikwijls van de loggerharing, niet door verbetering van eerstgenoemde, maar door vermindering in kwaliteit van die, gevangen door kielschepen.

De bepalingen der wet van 1818 en de daaruit voortgekomen reglementen en besluiten in alle bijzonderheden na te gaan, zou mij te ver voeren. Evenwel zal het voor den lezer van belang zijn om nog het advies te kennen, uitgebracht bij de behandeling van het ontwerp dier wet. Uit dat advies en uit de reeds vermelde Memorie van adstructie blijken de grieven tegen de verouderde wettelijke bepalingen duidelijker dan door een droge opsomming der artikelen.

Digitized by Google

Bedoeld advies vindt men in een werk, uitgegeven door Gijsbert Karel van Hogendorp en luidt:

„Ik kan mijne lofbetuigingen niet ontzeggen aan den geest, den stijl en de overzetting der wet. Maar juist om dezen welverdienden lof, wenschte ik de kleine fouten daarin te kunnen wegnemen.

De geest dezer wet is overeenkomstig onze oude wetten, die wij sedert zooveel eeuwen hebben in acht genomen. Wij treffen in dezelve strenge strafbepalingen aan, ten doel hebbende de handhaving eener monopolie zoo binnen- als buitenwaarts.

Ja, men vindt aldaar zekere maatregelen genomen om het geheim van de behandeling en de bereiding des harings te bewaren en niet te doen ontdekken. De vreemde natiën, de zorgvuldigheid ziende, waarmede al onze staatsbesturen dezen tak van industrie behartigden, twijfelden niet langer, of de haringvangst was voor Holland een goudmijn, een waar Peru.

Sir Walter Raleigh heeft onder de regeering van Elisabeth en Jacobus I buiten andere breedvoerige betogen, over dit onderwerp in druk geschreven, dat er jaarlijks drieduizend buizen uit onze havens gingen ter haringvangst. Onder het staatsbestuur van Jan de Wit heeft zeker schrijver, met name la Court, een werk in het licht gegeven, getiteld: „Politieke Maximen van Holland", waarin hij de voordeelen van de haringvangst op verscheidene millioenen begroot. Men heeft dit werk in het Fransch vertaald, onder den titel van: Mémoires de Jean de Wit, en hierdoor zijn die buitensporige opgaven niet dan al te zeer verspreid geworden. Janeçon is in zijn geschrift: „De tegenwoordige toestand der Vereenigde Provinciën" nog verder gegaan. Doch, hoezeer de waarheid ook overdreven is geworden, blijft het niettemin, naar mijn oordeel onweerlegbaar zeker, dat deze tak der nationale industrie van het uiterste belang is en de aandacht van het Gouvernement niet te sterk kan bezighouden.

Intusschen heeft deze buitensporige ophef onzer voordeelen voor ons een zeer nadeelige uitwerking gehad. Dezelve heeft ons op den weg gebracht van het monopolie. Wij hebben alleen deze industrie willen uitoefenen, en alleen de geheele wereld van onzen haring willen voorzien. De andere natiën, doordrongen van die evengenoemde voordeelen, hebben ons hierdoor des te meer nijd toegedragen. Engelschen, Denen, Zweden, Duitschers hebben zich allen op de haringvangst toegelegd, en allen op ons voorbeeld een monopolie vastgesteld. Hadden wij den invoer van vreemden haring toegestaan, de vreemden zouden onzen haring niet hebben verboden. De beste haring zoude overal de voorkeur hebben

Digitized by Google

weggedragen en wij zouden in alle opzichten het voorrecht gehad hebben den besten te leveren.

Bij de volken, die aan deze vischvangst deelnemen, zoude hun eigen haring door de geringere klassen, maar de onzen door de rijken zijn genuttigd geworden. Daar de weelde steeds in Europa toeneemt, daar de grenzen van Europa zelfs door de bijvoeging van Rusland zijn uitgezet, en onze koophandel den geheelen aardbol omvat, zou deze handelstak gelijk al de andere dagelijks meer en meer hebben toegenomen en zich steeds wijder hebben uitgebreid. Betreffende het geheim der bereiding is het zeker, dat onze reeders Duitschers in hun dienst nemen uit de omstreken van Emden en de Hanzesteden. Deze vreemdelingen keeren 's winters tot hun haardsteden terug en wat belet hen om dat zoogenaamde geheim aan onze mededingers mede te deelen.

Daarenboven, gedurende bijna twintig jaren, dat wij met Engeland in oorlog zijn geweest en onze visschers van honger stierven, zijn talrijke familiën naar Engeland gelokt geworden om aldaar hun oude bezigheid te hervatten. Maar welaan, is ons geheim ons dan ontvreemd? In geenen deele, de Nederlandsche haring bekleedt altijd den eersten rang. Het komt mij voor, dat in deze bereiding een samenloop van omstandigheden plaats grijpt, die de Hollanders voor altoos de grootere voortreffelijkheid derzelve waarborgt. Ik zie dus niet, waartoe zoo strenge straffen dienen, die ten doel hebben de bewaring van een geheim, hetwelk, indien het heeft kunnen verloren gaan, reeds lang verloren is. Maar ik wil mij hier niet tegen verzetten.

Dan, anders is het echter gesteld met het volstrekt verbod van vreemden haring, vastgesteld bij art. 6, als welk verbod inbreuk maakt op de bestaande wetgeving en wel met name op het tarief van 3 October 1816. De vreemde haring is aldaar bij den invoer zwaar belast, maar is de invoering niettemin veroorloofd. Een besluit van 22 Juni 1817 gaat reeds eenigszins verder en verbiedt het gebruik van deze waar binnenslands, latende denzelven echter aan den handel over. Daar nu bij het tegenwoordig ontwerp van wet alle invoer van haring, zelfs van ingezouten haring, verboden is, moet deze verordening om de bijgebrachte redenen als ten hoogste onstaatkundig beschouwd worden. Een bijzonder verbod om tegen den een of anderen staat tot represaille te dienen, kan zijn nut hebben, maar een algemeen verbod tegen allen zonder onderscheid, behoort tot dat verbodstelsel, waarnaar wij heensnellen, door een noodlottigheid en die ik dagelijks betreur, omdat dezelve ons verderf zal na zich sleepen. Een monopolie naar buiten is zelfs niet voldoende, zoo het schijnt; men stelt ook binnen een monopolie vast. De visschers van de Maassteden sluiten de visschers der kusten uit en de kiel van het schip maakt het onderscheidend teeken uit voor de bevoorrechten.

Digitized by Google

Bij de tweede paragraaf van artikel 16 wordt voor de visschers der kusten een deur opengezet en de Koning zal hen, op het voorstel der Provinciale Staten kunnen toelaten. Ik hoop dat de Staten dat voorstel zullen doen en geloof dat Z. M. hetzelve kan toestaan, behoudens alle voorzorgen, die de voorzichtigheid gebiedt.

Zoodanig zijn de opmerkingen, die ik U Edel Mogenden had mede te deelen. Er is slechts een onder dezelve, van welke ik onmogelijk kan afzien, te weten: van het algemeen verbod van vreemden haring, een nieuwigheid, die een uitvloeisel is van het onvoorwaardelijk prohibitief systema, en om hetwelk ik mij verplicht oordeel te stemmen: dat Z. M. eerbiedig verzocht worde, dit ontwerp in nadere overweging te nemen."

Wij zien derhalve onder meer, hoeveel gewicht toenmalige staatsmannen er aan hechtten, dat geen markten voor ons produkt zouden worden gesloten. De richting door eenige onzer naburen gevolgd, heeft desniettemin veel terrein voor de plaatsing van het produkt onzer Grootvisscherij verloren doen gaan. Zijn thans Duitschland, België en in de laatste jaren ook Noord-Amerika de hoofdmarkten, Rusland en Frankrijk hebben door hooge rechten hun grenzen zoo goed als gesloten.

Alle pogingen, zoowel door Engeland als Zweden aangewend om hierin verandering te brengen bleven zonder resultaat.

Vooral Frankrijk meende den bloei van eigen visscherij het krachtigst te bevorderen door de uitsluiting van vreemde koopwaar.

De verbetering in de kwaliteit der Fransche haring werd niet gezocht in een betere behandeling van eigen produkt, maar in een absolute bescherming van de binnenlandsche nijverheid tegen vreemde concurrentie.

Zelfs ging de door de Fransche regeering in 1887 benoemde Commissie zoo ver, om hooge rechten op de versche visch voor te stellen, opdat het publiek daardoor gedwongen zou worden, als 't ware om meer Fransche haring te consumeeren.

Digitized by Google

De hooge rechten thans door Frankrijk en Rusland geheven, vindt de lezer vermeld in de onderstaande opgaaf betreffende de invoerrechten, verschuldigd voor haring in de verschillende rijken van Europa, alsmede in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

Alleen zijn buiten aanmerking gelaten:

a. entrepôtrechten en tijdelijke belastingen;

b. verhooging van het recht in eenige havens;

c. tarra.

(Bijgewerkt tot 15 Maart 1893).

NOORWEGEN.

Visch. Sardines en ansjovis in olie . 20 öre per K.G.
andere visch, gezouten, gerookt, ingelegd in olie of in luchtdichte bussen . . . . . 40 öre per K.G.
andere visch . . . . . vrij.

ZWEDEN.

Visch. Gezouten of gemarineerd (met uitzondering van ansjovis, sardines en tonijnen) . . . . . vrij.

DENEMARKEN.

Visch. Versch, behalve oesters . . . . . vrij.
„ Gedroogd, gerookt, gezouten, geconserveerd of gemarineerd, met uitzondering van ansjovis, lampreien, zalm, sardijnen, caviar, mosselen en oesters . . . . . $^5/_8$ öre per pond.
(1 pond = $^1/_2$ K.G.

BELGIË.

Visch van alle soorten . . . . . vrij.

GROOT-BRITTANNIË.

Visch van alle soorten . . . . . vrij.

FRANKRIJK.

Visch. Zee-, versche . . . . 20 frcs. per 100 K.G.
Visch, gedroogd, gezouten of gerookt; haring 15 frcs. per 100 K.G.

Digitized by Google

Visch in natuurlijken toestand geconserveerd, gemarineerd of op andere wijze bereid, 25 frcs. per 100 K.G.

PORTUGAL.

Visch, versch of met de hoeveelheid zout noodig om voor bederf te bewaren (behalve kabeljauw) 10 reis per K.G.

Visch gezouten, gerookt of gepekeld (behalve sardines) 20 reis per K.G.

SPANJE.

Visch, versch of met de hoeveelheid voor conservatie benoodigde zout . . . 1,50 pesetas per 100 K.G.

Visch, gezouten, gerookt of gepekeld, behalve kabeljauw en stokvisch . . . . 11,00 pesetas per 100 K.G.

ITALIË.

Visch, versch, van alle soorten. . . . . vrij.

„ gedroogd of gerookt, behalve sardines 5 lires per 100 K.G.

„ in pekel . . . . . 6 „ „ „ „

OOSTENRIJK-HONGARIJE.

Visch. Haring gezouten of gerookt 3 florijn per 100 K.G.

„ Versch . . . . . vrij.

„ ingelegd (gemarineerd in olie, enz.) in vaten 15 florijn per 100 K.G.

DUITSCHLAND.

Visch. Haring, gezouten . . . . . 3 mark de ton.

„ „ „ ingevoerd in een bij den handel niet gebruikelijke verpakking. 2 mark de 100 K.G.

Visch. Haring, gezouten, dienende tot bemesting na voorafgaande onbruikbaarmaking voor consumtie, vrij.

Visch, versch. . . . . vrij.

Visch, ingelegd in azijn, in olie of met specerijen bereid 12 mark de 100 K.G.

„ gezouten (behalve haring) gerookt of gedroogd,

Digitized by Google

in vaten . . . . . 3 mark de 100 K.G.

ZWITSERLAND.

Visch, versch. . . . . 2,5 frcs. de 100 K.G.
„ gezouten, gerookt, gedroogd of op eenige andere wijze bereid; in vaten, kisten, enz. van meer dan 5 K.G . . . . . 1 frcs. de 100 K.G.
In vaten van 5 K.G. of minder, alsmede in hermetisch gesloten flesschen . . . . 40 frcs. de 100 K.G.

GRIEKENLAND.

Visch. versch. . . . . 15 lepta per oka.
„ gezouten (behalve haring), gerookt, gedroogd of gemarineerd . . . . . 30 lepta de oka.
Visch, gezouten haring. . . . . 20 lepta de oka.

TURKIJE.

Visch van alle soorten. . . . . 8 % der waarde.

SERVIË.

Visch, versch, gedroogd, gezouten of gepekeld 25 frcs. de 100 K.G.

RUMENIË.

Makreel, stokvisch en haring. . 8 frcs. de 100 K.G.
Andere vischsoorten versch, gezouten of gedroogd 5 frcs. de 100 K.G.

BULGARIJE.

Visch van alle soorten. . . . . 8 % der waarde.

RUSLAND.

Haring, gezouten of gerookt 0,27 Gouden Roebel per pud.
Visch, gemarineerd in olie enz. 5,— Gouden Roebel per pud.

VEREENIGDE STATEN van NOORD-AMERIKA.

Haring, gepekeld of gezouten ½ doll. cent p. Amer. pond.
„ versche . . . . ¼ „ „ „ „ „
Visch, gerookt, gedroogd, enz. ¾ doll. cent p. Amer. pond.

Digitized by Google

Grooter tegenstelling dan het regeeringsbeleid vooral in Frankrijk van voorheen en thans laat zich niet gemakkelijk denken.

Doorloopen wij toch het nu 25 jaren geleden opgemaakt verslag door den heer A. Hoogendijk Sr. (bij koninklijk besluit van 1 Mei 1868 benoemd tot gemachtigde van Nederland ter Internationale Tentoonstelling te Havre) dan vinden wij daar het volgende aangeteekend uit de redevoering van den Staatsraad Ozenne.

„De minister van Staat," zoo heet het, „zeide in zijn rede met de hem eigene kern en sier van stijl, ten aanhoore der Wetgevende Macht, gevoerd:

„Wij moeten vertrouwen hebben, wij moeten vooruitstreven. Wij moeten niet achterblijven, wij moeten dien vooruitgang bevorderen. En weet gij, wat men eenmaal zal kunnen zeggen? Weet gij, wat ons nageslacht zal denken?

Mijne heeren, de eer, die zij aan onze beraadslagingen zullen doen, zal zijn, dat zij die zullen hebben vergeten, dat zij zich die verouderde worsteling, dien strijd over tarieven, dien strijd tegenover het beginsel der handelsvrijheid niet eens meer zullen herinneren.... Dat is het lot, hetwelk deze beraadslagingen wacht, zij zullen uit het geheugen worden gewischt, zij, die er deel aan genomen hebben, zullen worden vergeten, maar het land zal in bloei zijn toegenomen en het beginsel der handelsvrijheid zal ten leiddraad strekken voor de betrekkingen aller volken.

Ongetwijfeld, mijne heeren! zal men zich eenmaal afvragen, hoe Frankrijk zoo langen tijd een stelsel van bescherming heeft kunnen verduren dat nog overdreven werd door alle bekrompen bepalingen, die er het noodwendig gevolg van zijn. In deze wereld, mijne heeren, is alles samengeschakeld.

De vrijheid aan den handel gegeven, is door de Internationale Tentoonstelling voorbereid en zij doet ze tegenwoordig tot nog grooter nut gedijen, naarmate de vorderingen door de verschillende volkeren in elk der vakken van der menschen nijverheid gemaakt, bestemd zijn ten bate van allen te strekken."

Wat wij in Frankrijk en elders zagen gebeuren ten opzichte van ons produkt der Grootvisscherij stemt tot nadenken.

Wat Frankrijk deed, kunnen ook andere landen doen,

Digitized by Google

hoe onwaarschijnlijk het ook moge zijn, en toen ik de exploitatie der nieuw-model sloepen niet alleen baseerde op de haringvaart, kwam een oogenblik de gedachte bij mij op, of het niet mogelijk zou kunnen zijn, dat eens een korte wijle in de toekomst door een politieke gebeurtenis de afzet van haring naar buiten zou worden bemoeielijkt. Dat op een eventualiteit als hier bedoeld wordt, niet kan worden gebaseerd, erken ik, maar dat het toch immer raadzaam is zich tegen eventualiteiten te dekken, waar dit mogelijk is, mag ik evenzeer vaststellen.

Daarom heb ik gemeend, dat het raadzaam zou zijn de schepen ter visscherij voor een veelzijdig doel in te richten.

Gelukkig dat geen wettelijke bepalingen den reeders ter Grootvisscherij thans meer beletten naar eigen opvatting te handelen. Wel is waar, werden tengevolge van de invoering der nieuwe wetgeving de premiën ingetrokken, maar deze rijkssubsidie den reeders onder de wet van 1818 toegestaan, werd te duur gekocht en woog niet op tegen de nadeelen voortspruitende uit de belemmerende voorschriften.

Een bedrag van *f* 500 per buis en *f* 200 per bomschuit, welke subsidie in 1824 tot *f* 750 per buis werd verhoogd, is zeer zeker een tijdelijke steun geweest, maar een niet te ontkennen schaduwzijde der premiën waren de vele beperkende voorschriften daaraan onafscheidelijk verbonden. Ik herinner daarbij onder meer aan de in 1829 opgerichte vereeniging der Zoutharingreederij, ten doel hebbende den verkoop van haring alleen door haar te doen bewerkstelligen. Kunstmatig hield deze vereeniging de prijzen hoog, wat evenwel niet anders kon worden bereikt dan door slechts een gedeelte van de aangevoerde haring te verkoopen.

Digitized by Google

Het overblijvende moest daardoor in het volgend voorjaar tot ongekend lage prijzen worden op de markt geworpen. Zij nu, die zich bij deze combinatie niet wilden aansluiten, verbeurden ook de Rijkssubsidie. Hoe een vereeniging als hierboven bedoeld in de verlichte 19e eeuw tot stand kon komen, blijft immer een raadsel. Het denkbeeld, dat enkelen, die hieruit munt zouden hebben geslagen, de adviseurs onzer hooge regeering zouden zijn geweest, dringt zich onwillekeurig aan den lezer op. Hoe het ook zij, een ziekelijk beginsel lag daaraan ten grondslag. Onze buitenlandsche mededingers maakten zich inmiddels meester van de markt en de spoedige ontbinding dezer vereeniging alleen heeft de kwijning van onze haringvisscherij kunnen verhoeden.

De begeerte der voorstellers van het nieuwe ontwerp van wet, te weten alle beperkende bepalingen en voorschriften weg te nemen en het beginsel van den vrijen handel te huldigen, was een natuurlijk gevolg van al deze heillooze bepalingen. Het ontwerp bestaat uit 13 artikelen en eenige overgangsbepalingen. Voorzoover zij op de Grootvisscherij betrekking hebben, geef ik die hieronder:

Art. 1. Behoudens de voorschriften van deze wet wordt aan elkeen volkomen vrijheid gelaten de verschillende takken van zeevisscherij naar eigen goedvinden uit te oefenen.

Art. 2. De zeevisch van vreemde visscherij afkomstig, wordt voortaan vrij van inkomende rechten hier te lande ingevoerd.

Art. 3. De regeering zorgt, dat er voortdurend gelegenheid besta, gekaakten haring van de Nederlandsche visscherijen afkomstig ten koste van de belanghebbenden te doen keuren en de tonnen, in welke de gekeurde haring gepakt is, van een stempel te doen voorzien, waaruit de hoedanigheid van den in die tonnen voorkomenden visch blijkt.

De voorwaarden en wijze van keuring worden door ons op voordracht van het in art. 5 vermelde college geregeld bij een in het Staatsblad op te nemen besluit.

Digitized by Google

Art. 4. Het namaken, schenden of vervalschen van keuren wordt gestraft met.... Het leggen van niet of voor een andere soort gekeurden haring in tonnen, welke van een officieel stempel voorzien zijn, wordt met het vervalschen van keuren gelijk gesteld.

Art. 5. Ter bevordering van de belangen van Nederlands zeevisscherijen wordt een college ingesteld van.... leden.

Het dient de regeering van consideratiën en advies, enz., zie art. 11, bladz. 134.

Art. 6. Het college voor de Nederlandsche Zeevisscherijen benoemt op alle plaatsen, waar dit noodig blijkt, personen, die belast zijn met het onderzoek van den te keuren aangeboden haring en met het stempelen der vaten. De keurmeester, die overtuigd wordt desbewust de tonnen haring gestempeld te hebben voor een andere qualiteit dan overeenkomt met den inhoud van die tonnen, verbeurt voor elke, dus valsch gemerkte ton een boete van....

Het stempelen van de tonnen haring zonder behoorlijk voorafgaand onderzoek naar den inhoud wordt met het plaatsen van valsche stempels gelijk gesteld.

Art. 13. De wet van 6 Maart 1818 (Staatsblad n°. 12), de wet van 10 April 1854 (Stbl. n°. 21), het reglement op de uitoefening der groote of zoutharingvisscherij in de provincie Holland, vastgesteld door de Staten der provincie den 7den Juli 1826 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 5 Juni 1827 n°. 20, worden ingetrokken.

Overgangsbepalingen:

II. Het uitvaardigen van een Kon. Besl. waarbij worden ingetrokken al die Koninklijke Besluiten, welke op de zeevisscherij betrekking hebben en als nog geldende kunnen worden aangemerkt.

III. Het toekennen van vrijdom van accijns op het zout ten behoeve van de verschillende producten onzer zeevisscherijen en wijziging van het Kon. Besl. van 23 Mei 1821 n°. 21, overeenkomstig de bepalingen van de nieuwe wetgeving.

IV. Bepaling, dat voorloopig twee van 's Rijks stoomvaartuigen de haringvloot zullen vergezellen en dat op kosten van den Staat een hospitaalschip ten dienste van de visschers zal worden ingericht, hetzij een der stoomvaartuigen of wel een andere bodem daartoe bestemd worde.

V. Het aanwenden van pogingen om voor den invoer van Hollandsche visch in vreemde Staten betere voorwaarden te bedingen en wel in de eerste plaats bij Rusland en België.

Digitized by Google

Door bovenstaand ontwerp waren alle beperkende bepalingen der wet van 1818 vervallen, want onze tegenwoordige wetgeving opgetrokken op de fundamenten door meergenoemde Commissie, met den voortreffelijken professor Buys als secretaris, gelegd, gaat zelfs nog verder. Men vindt daarin geen andere voorschriften dan die, welke voortvloeien uit den natuurlijken plicht der regeering om den eigendom te beschermen en de middelen daartoe aan te wijzen. Zoo moeten thans alle vaartuigen een duidelijk kenteeken dragen in de zeilen en op de beide voorboegen, opdat zij gemakkelijk te herkennen zijn en daardoor dus de uitvoerende macht in staat stellen haar taak te vervullen.

Wat het visscherijprodukt aanbelangt, stelt de regeering door het benoemen van beëedigde keurmeesters een ieder in de gelegenheid de aanbrengst te doen keuren. Of evenwel deze niet verplichte maatregel nog lang in stand zal blijven, mag betwijfeld worden. Een goede zijde aan deze instelling is immer te vinden, maar het zal de vraag zijn of vele handelshuizen, die alle onder hun personeel reeds even bekwame krachten tellen, niet als bij elk ander artikel, eerlang dezen als keurmeesters zullen doen optreden en gelijke waarde zullen hechten aan de ervaring en adviezen van deze vakmannen als aan die der Rijkskeurmeesters.

Ik maak deze opmerking, omdat tusschen het keuren door de officieele personen en den handel geen direkt verband bestaat, en deze keur geen der consumenten ten goede komt.

Na de keur toch verdwijnen de tonnen haring en visch in de bergplaatsen der handelshuizen, die het produkt verder op de markt brengen, na het vooraf, en dus onttrokken aan het oog der keurmeesters, te hebben doen sorteeren en overpakken.

Digitized by Google

Een belangrijke bepaling is het voorschrift, dat de belangen van het bedrijf worden opgedragen aan een College voor de Zeevisscherijen.

De wet van 1883 houdt de goedkeuring der gesloten overeenkomst tusschen Nederland, België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Ierland op 6 Mei 1882, waarbij de regeling plaats heeft van de politie der visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren, dus buiten een kring van 3 mijlen gerekend van de laagwaterlijn langs de geheele uitgestrektheid der kusten van elken staat en evenzeer langs de eilanden en banken, die daarmede zijn verbonden. Het gedeelte der zee binnen dezen kring is de territoriale zee. Daarachter ligt de open of vrije zee. Dat die kring op 3 mijlen afstands van de kust getrokken wordt, heeft zijne oorzaak in het feit, dat de Staat zoover zijn macht kan doen gelden, d. w. z., dat zoover het kustgeschut draagt. Langen tijd was de verste draagkracht 1 mijl; daarop zijn 3 mijlen als grens aangenomen. Doch ook die driemijlengrens schijnt reeds niet meer juist, althans het nieuwere geschut is op een afstand van 5000 M. nog in staat een pantsering van 61 cM. te doorboren. Zoo is het te voorzien, dat de territoriale lijn of „de lijn van eerbied" steeds verder zeewaarts zal moeten worden getrokken.

De belangrijkste artikelen van de thans vigeerende wetten en besluiten voor zoover deze betrekking hebben op de Grootvisscherij, laat ik hier volgen, ten einde dit hoofdstuk meer volledig te doen zijn.

Digitized by Google

WET

van den 21sten Junij 1881. Stbl. 76.

Art. 1. Behoudens het bepaalde in de volgende artikelen, wordt aan elk volkomen vrijheid gelaten de verschillende takken van zeevisscherij naar eigen goedvinden uit te oefenen.

§ 1. *Onderscheidingsteekenen voor visschersvaartuigen.*

2. Alle schepen, schuiten of booten, in Nederland te huis behoorende en die tijdelijk of voortdurend de zeevisscherij, van welken aard ook, hetzij buiten of in de zeegaten, hetzij in de Zuiderzee, uitoefenen, moeten het letterteeken voeren van de gemeente, waar zij te huis behooren, en het nommer waaronder het vaartuig in het bij art. 4 bedoelde register is ingeschreven.

3. Het letterteeken, in het vorig artikel bedoeld, wordt voor elke betrokken gemeente in het bijzonder, op voordragt van het in art. 11 vermelde collegie, door Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid bepaald en in de *Staatscourant* bekend gemaakt.

4. De burgemeesters der gemeenten, waar de vaartuigen te huis behooren, zorgen voor het aanleggen en geregeld bijhouden van een register, waarin die vaartuigen onder een doorloopend nommer worden ingeschreven, met vermelding van den naam van het vaartuig en van den eigenaar.

5. Het letterteeken van de gemeente en het nommer, in het vorig artikel bedoeld, worden gesteld ter wederzijde van den boeg en ter wederzijde van het grootste zeil, dat het vaartuig voert, in kleur en afmetingen, als, op voordragt van voormeld collegie, door Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid wordt bepaald en in de *Staatscourant* bekend gemaakt.

De gezagvoerder is verpligt te zorgen, dat, zoolang het schip zich op zee bevindt, het letterteeken of het nommer niet worde bedekt of onkenbaar gemaakt.

§ 2. *Bepalingen tot instandhouding der visscherij.*

6. Aan de belanghebbenden wordt voortdurend de gelegenheid gegeven om gekaakten haring, van de Nederlandsche visscherijen afkomstig, op hunne kosten te doen keuren.

De voorwaarden en wijze van keuring worden door Ons, op voordragt

Digitized by Google

van voormeld collegie, bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur geregeld.

7. Het aanvoeren, verkoopen, koopen, vervoeren, voorhanden hebben of gebruiken van haring, bot of spiering is verboden, wanneer deze visch van kleiner afmetingen is dan:

de haring van 10 centimeter;

de bot van 8 centimeter;

de spiering van 7 centimeter.

10. Door Ons kan eene oppervlakte, tusschen 67° en 75° Noorderbreedte en 5° Ooster- en 17° Westerlengte (gerekend van den meridiaan van Greenwich), aangewezen worden, waar het dooden en vangen van robben van alle soorten, gedurende een bij Ons besluit te bepalen tijd des jaars, verboden is aan de opvarenden of bemanning van Nederlandsche schepen.

§ 3. *Zorg voor de belangen der zeevisscherij.*

11. De bevordering van de belangen van de zeevisscherijen wordt opgedragen aan een „Collegie voor de zeevisscherijen."

Het dient de Regering van consideratien en advies omtrent alle, met de zeevisscherij in verband staande onderwerpen, en tracht de ontwikkeling van dezen tak van nijverheid, ook door het opsporen, bekendmaken en helpen invoeren van elders tot stand gebragte verbeteringen, zooveel mogelijk te bevorderen.

Het collegie is zamengesteld uit vijftien leden, door Ons te benoemen, waarvan de meerderheid bestaat uit personen, op geenerlei wijze in de belangen der zeevisscherij betrokken.

De leden hebben zitting gedurende drie jaren.

Elk jaar treedt één derde van hen af, volgens een daarvan te maken rooster.

De aftredenden zijn dadelijk weder benoembaar.

Eene door Ons vast te stellen instructie regelt de werkzaamheden van het collegie.

Het bedrag der administratiekosten en der andere uitgaven van het collegie wordt door Ons geregeld en jaarlijks op de Staatsbegrooting uitgetrokken.

12. Het collegie voor de zeevisscherijen benoemt, onder goedkeuring van Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, op alle plaatsen, waar het dit noodig acht, personen, belast met het keuren van den daartoe aangeboden haring.

Alvorens hunne bediening te aanvaarden, leggen de keurmeesters in handen van den burgemeester hunner woonplaats, den eed of de belofte

Digitized by Google

af, hunne betrekking naauwkeurig, getrouw en eerlijk te zullen waarnemen.

Het bedrag der loonen, welke zij, die van de bevoegdheid tot het doen keuren gebruik maken, aan de keurmeesters verschuldigd zijn, wordt onder Onze goedkeuring door het collegie voor de zeevisscherijen geregeld.

13. Door Ons worden, op voordragt van het collegie voor de zeevisscherijen, benoemd één hoofdopzigter, twee of meer opzigters en de verdere beambten noodig voor de handhaving van het bepaalde in de artt. 2, 5, 7 en 8, en in de verordeningen, bedoeld bij art. 9, voor zoover de Zuiderzeevisscherij betreft.

Het collegie bepaalt de plaatsen, waar zij gevestigd zijn, en regelt hunne werkzaamheden.

Alvorens hunne bediening te aanvaarden, leggen zij in handen van den burgemeester hunner woonplaats den eed of de belofte af, hunne betrekking naauwkeurig, getrouw en eerlijk te zullen waarnemen.

§ 4. *Strafbepalingen.*

14. Bij overtreding van het bepaalde in de artt. 2 en 5, wordt de gezagvoerder gestraft met eene boete van ten hoogste *f* 75 of gevangenisstraf van ten hoogste 7 dagen.

Blijkt het, dat de overtreding heeft plaats gehad met medewerking of goedvinden van den eigenaar, van bestuurders der naamlooze vennootschap, aan welke het vaartuig behoort, of van den boekhouder der reederij, dan worden deze gestraft met gelijke straf.

15. Hij, die tonnen of vaten voorziet van merken, als vroeger van Regeringswege werden gebezigd, om de hoedanigheid van den haring aan te duiden; hij, die haring pakt in deze tonnen of vaten, of in tonnen of vaten, van vroegere Regeringsmerken voorzien, of daarin gepakten haring verkoopt, te koop aanbiedt, aflevert, of ten verkoop in voorraad heeft, wordt gestraft met eene boete van ten hoogste *f* 1000.

De visch, tonnen en vaten, waarmede de overtreding is gepleegd, worden in beslag genomen en kunnen worden verbeurd verklaard.

16. Overtreding van het bepaalde in art. 7 wordt gestraft met eene boete van ten hoogste *f* 75 of gevangenisstraf van ten hoogste 7 dagen.

De overtreding wordt geacht te bestaan, telkens wanneer meer dan één twintigste gedeelte van den inhoud eener partij visch van kleiner afmeting is, dan de minima, in gemeld artikel aangenomen.

17. [1])

18. Hij, die in strijd met het verbod van art. 10, robben doodt of

[1]) Ingetrokken bij de wet van 14 Juni 1890, Stbl. 95.

Digitized by Google

vangt, of poogt te dooden of te vangen, wordt gestraft met eene boete van ten hoogste *f* 3000. Met gelijke straf wordt gestraft hij, die als boekhouder eener reederij, als bestuurder eener naamlooze vennootschap of als eigenaar, een Nederlandsch schip uitrust of als gezagvoerder dienst doet op een Nederlandsch schip, met de wetenschap, dat het bestemd of gebruikt wordt voor de robbenvangst, in strijd met gemeld verbod.

19. In al de gevallen, waarin bij deze wet geldboete of gevangenisstraf wordt bedreigd, is het minimum der boete vijftig cents en het minimum der gevangenisstraf één dag.

§ 5. *Slotbepalingen.*

20. De waterschouten zien toe, dat geen bemanning van visschersvaartuigen ten hunnen overstaan worde aangemonsterd, eer zij zich overtuigd hebben, dat die vaartuigen de vereischte letterteekens en nommers dragen.

21. Behalve de ambtenaren, naar de wetten daartoe bevoegd, zijn ook de in art. 12 en 13 bedoelde ambtenaren en beambten, de ambtenaren der invoerregten en accijnsen, de Nederlandsche consuls, viceconsuls en consulaire agenten verpligt, van de overtreding der voorschriften dezer wet te doen blijken, door schriftelijke relazen of processen-verbaal.

22. Die relazen of processen-verbaal worden door de ambtenaren in het vorig artikel aangewezen, zoo spoedig mogelijk opgemaakt, op den eed bij de aanvaarding hunner bediening afgelegd, of wel binnen tweemaal vier en twintig uren nà de sluiting beëedigd voor den kantonregter of voor het hoofd van het gemeentebestuur, hetzij ter plaatse waar de overtreding is gepleegd, hetzij waar de ambtenaren of één hunner wonen.

23. Bij overtreding van het bepaalde in art. 7 wordt dat gedeelte van den visch, hetwelk kleiner afmetingen heeft dan de minima in dat artikel bepaald, in beslag genomen en in zee geworpen, of onbruikbaar gemaakt, nadat de burgemeester heeft doen constateren, welk gedeelte van den inhoud der partij van kleiner afmeting is dan die minima.

Van den uitslag van dat onderzoek wordt proces-verbaal opgemaakt.

24. De relazen of processen-verbaal wegens overtredingen van deze wet worden aan den bevoegden ambtenaar van het Openbaar Ministerie gezonden, ten einde volgens het Wetboek van Strafvordering te worden behandeld.

Digitized by Google

Besluit van den 20sten Maart 1884, S. 40, bepalende de plaatsing in het Staatsblad van de tusschen Nederland, België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk en het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland, op 6 Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten overeenkomst tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren.

De overeenkomst is goedgekeurd bij de wet van 15 *Juni* 1883, S. 53, *die op den* 15 *Mei* 1884 *in werking is getreden.*

WIJ WILLEM III, ENZ.

Gezien de tusschen *Nederland, België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk* en het Vereenigd Koninkrijk van *Groot-Brittannië en Ierland* op 6 Mei 1882 te *'s Gravenhage* gesloten overeenkomst, tot regeling van de politie der visscherij in de *Noordzee,* buiten de territoriale wateren, waarvan de inhoud en de vertaling luiden als volgt:

VERTALING.

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden;

Zijne Majesteit de Keizer van Duitschland, Koning van Pruissen;

Zijne Majesteit de Koning der Belgen;

Zijne Majesteit de Koning van Denemarken;

De President der Fransche Republiek, en

Hare Majesteit de Koningin van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland;

De noodzakelijkheid erkend hebbende om de politie der visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren te regelen;

Hebben besloten te dien einde eene overeenkomst te sluiten en tot hunne gevolmachtigden benoemd:

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden;

jonkheer WILLEM FREDERIK ROCHUSSEN, Commandeur der Orde van den Nederlandschen Leeuw, enz., enz., enz., Hoogstdeszelfs Minister van Buitenlandsche Zaken, en den heer EDUARD NIKOLAAS RAHUSEN, Ridder der Orde van den Nederlandschen Leeuw, enz., enz., voorzitter van het College voor de zeevisscherijen;

Zijne Majesteit de Keizer van Duitschland, Koning van Pruissen:

den heer VEIT RICHARD VON SCHMIDTHALS, Ridder der Orde van den Rooden Adelaar 3de klasse en van de Johanniter Orde, enz., enz., Raad van Legatie, Hoogstdeszelfs Zaakgelastigde te 's Gravenhage, en den heer PETER CHRISTIAN KINCH DONNER, Ridder der Orde van den Rooden Adelaar 4de klasse met de zwaarden en van de Kroonorde 4de klasse, enz., enz., Staatsraad, gewezen kapitein ter zee;

Zijne Majesteit de Koning der Belgen:

den heer baron D'ANETHAN, Commandeur der Leopoldsorde enz., enz.,

Digitized by Google

Hoogstdeszelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister te 's Gravenhage, en den heer LEOPOLD ORBAN, Commandeur der Leopoldsorde enz., enz., Hoogstdeszelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister, directeur-generaal der politieke zaken aan het Departement van Buitenlandsche Zaken;

Zijne Majesteit de Koning van Denemarken:

den heer CARL ADOLPH BRUUN, Ridder der Danebrogsorde enz., enz., kapitein ter zee;

De President der Fransche Republiek:

graaf LEFÈBVRE DE BÉHAINE, Commandeur der Orde van het Legioen van Eer enz., enz., Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister der Fransche Republiek te 's Gravenhage, en den heer GUSTAVE EMILE. MANCHEL, Officier der orde van het Legioen van Eer enz., enz., commissaris der Marine;

Hare Majesteit de Koningin van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland:

den heer WILLIAM STUART, Commandeur der Bathorde enz., enz., Hoogstderzelver Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister te 's Gravenhage; den heer CHARLES MALCOLM KENNEDY, Commandeur der Bathorde enz., enz., directeur der handelszaken aan het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, en den heer CHARLES CECIL TREVOR, lid der balie, adjunct-secretaris bij den Board of Trade, enz., enz.;

Welke, na elkander hunne wederzijdsche volmachten, die in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, te hebben medegedeeld, zijn overeengekomen omtrent de volgende artikelen:

Art. 1. De bepalingen dezer overeenkomst, welke ten doel heeft de politie der visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren te regelen, zijn toepasselijk op allen, die tot de nationaliteit der Hooge contracteerende Partijen behooren.

2. De visschers van elken Staat zullen het uitsluitend recht van visscherij genieten binnen een kring van drie mijlen, gerekend van de laagwaterlijn, langs de geheele uitgestrektheid der kusten van elken Staat en evenzeer langs de eilanden en banken, die daarmede zijn verbonden.

Voor zooveel de baaijen aangaat, zal de kring van drie mijlen gemeten worden van eene rechte lijn, dwars door de baai getrokken, zoo dicht mogelijk bij den ingang op het eerste punt, waar de opening der baai geene tien mijlen te boven gaat.

Dit artikel maakt geen inbreuk op de vrije beweging van visscherschuiten, die in de territoriale zee komen varen of ankeren, onder gehoudenheid hunnerzijds om zich te gedragen naar de bijzondere politiebepalingen, uitgevaardigd door den oeverstaat.

Digitized by Google

3. De mijlen, in het vorig artikel vermeld, zijn geographische mijlen van 60 in de graadbreedte.

4. Voor de toepassing van de bepalingen dezer overeenkomst worden de grenzen der Noordzee als volgt bepaald:

I. *ten Noorden* de parallel van den 61sten breedtegraad;

II. *ten Oosten* en *ten Zuiden:*

1°. de kusten van Noorwegen tusschen den 61sten breedtegraad en den vuurtoren van Lindesnaes (Noorwegen);

2°. eene rechte lijn, getrokken van den vuurtoren van Lindesnaes (Noorwegen) naar dien van Hanstholm (Denemarken);

3°. de kusten van Denemarken, Duitschland, Nederland, België en Frankrijk tot aan den vuurtoren van Gris-Nez;

III. *ten Westen:*

1°. eene rechte lijn, getrokken van den vuurtoren van Gris-Nez (Frankrijk) naar den meest oostelijken vuurtoren van Zuid-Voorland (Engeland);

2°. de oostelijke kusten van Engeland en Schotland;

3°. eene rechte lijn, vereenigende Duncansby Head (Schotland) met de zuidelijke punt van Zuid-Ronaldska (Orcadische eilanden);

4°. de oostelijke kusten van de Orcadische eilanden;

5°. eene rechte lijn, verbindende het vuur van Noord-Ronaldska (Orcadische eilanden) met het vuur van Sumburgh Head (Shetlandsche eilanden);

6°. de oostelijke kusten van de Shetlandsche eilanden;

7°. de meridiaan van het vuur van Norst Unst (Shetlandsche eilanden) tot aan den parallel van de 61ste graadbreedte.

5. De visschersschepen der Hooge contracteerende Partijen worden ingeschreven overeenkomstig de administratieve reglementen in de verschillende landen geldende. Voor elke haven bestaat eene doorloopende reeks van nummers, voorafgegaan door eene of meerdere aanvangsletters, welke de bevoegde hooge autoriteit zal aanwijzen.

Elke Regeering stelt een tafel vast, waaruit die letterteekens blijken. Deze tafel, evenzeer als alle wijzigingen, die daarin later mochten worden gebracht, zullen aan de overige contracteerende Mogendheden worden medegedeeld.

6. De visschersschepen dragen het letterteeken van de haven, waar zij thuis behooren, en het nummer van inschrijving in de nummerreeks van die haven.

7. De naam van ieder visschersvaartuig, evenzeer als die van de haven, waar het schip thuis behoort, moeten in witte olieverf op zwarten ondergrond worden gesteld in letters, die eene hoogte hebben van minstens 8 centimeter en eene breedte van minstens 12 millimeter.

8. Het letterteeken en het nummer moeten op eene duidelijk zichtbare wijze worden geplaatst ter weêrszijde van den boeg van het schip op

Digitized by Google

een afstand van ongeveer 8 of 10 centimeter beneden het potdeksel.

Die afstand zal evenwel niet verplichtend zijn voor schepen van geringen tonneninhoud, waarop geen genoegzame ruimte onder het potdeksel zou overblijven.

De afmetingen van het letterteeken en het nummer zijn voor schepen van 15 ton en daarboven voor de hoogte 45 centimeter en voor de breedte 6 centimeter.

Voor schepen beneden 15 ton zijn deze afmetingen voor de hoogte 25 en voor de breedte 4 centimeter.

Hetzelfde letterteeken en nummer moeten evenzeer aan weêrszijden op het grootzeil van het vaartuig worden geplaatst, onmiddellijk boven den hoogsten rifband. Zij worden geschilderd in zwarte olieverf op witte of getaande zeilen en in witte olieverf op zwarte zeilen.

Alle afmetingen van het letterteeken en het nummer op de zeilen zijn een derde grooter dan van die welke op den boeg geplaatst zijn.

9. De visschersschepen mogen geene andere namen, letters of nummers op de buitenzijde of op de zeilen voeren, dan die welke in de artt. 6, 7 en 8 der tegenwoordige conventie vermeld zijn.

10. Het is verboden de namen, het letterteeken en het nummer op de schepen en op de zeilen geplaatst uit te wisschen, te veranderen, onkenbaar te maken, te bedekken of te verbergen door welk middel ook.

11. Het letterteeken en het nummer die aan elk schip zijn gegeven, zullen moeten gevoerd worden op de sloepen, breels, hoofdvloten, korren, dreggen, ankers en in het algemeen op al het vischtuig tot het schip behoorende.

Dit letterteeken en nummer moeten van voldoende afmetingen zijn om gemakkelijk te kunnen worden herkend. De eigenaren van netten of ander vischgereedschap mogen die buitendien voorzien van zoodanig bijzonder merk, als zij nuttig zullen achten.

12. De schipper van ieder vaartuig moet houder zijn van een officieel document, door de bevoegde autoriteit van zijn land opgemaakt, waardoor hij in staat gesteld wordt de nationaliteit van het vaartuig te bewijzen.

Dit document moet het letterteeken en het nummer van het schip, zijne soort en den naam of de namen of de firma van den eigenaar aanwijzen.

13. Het is verboden de nationaliteit van het schip te verbergen, door wat middel ook.

14. Het is aan elk visschersvaartuig verboden om tusschen zonsondergang en zonsopgang te ankeren op plaatsen, waar drijfnetvisschers met de uitoefening van hun bedrijf bezig zijn.

Dit verbod is evenwel niet toepasselijk op het geval, dat het ankeren

Digitized by Google

ten gevolge van een ongeluk of andere omstandigheid van overmacht plaats heeft.

15. Het is aan visschersvaartuigen die komen op plaatsen waar gevischt wordt, verboden om zóó te gaan liggen of de netten op zulk eene wijze uit te werpen dat daaruit wederkeerig nadeel wordt geboren, of de visschers, die hunne werkzaamheden reeds hebben aangevangen, worden gehinderd.

16. Wanneer overdekte en open vaartuigen tezelfder tijd hunne drijfnetten in zee gaan werpen, zullen de laatste hunne netten te loevert van de eerste uitwerpen.

Daarentegen zullen de overdekte vaartuigen hunne netten aan lij van de open vaartuigen uitwerpen.

In het algemeen wanneer overdekte vaartuigen hunne netten uitwerpen te loevert van open vaartuigen, die reeds met de visscherij bezig zijn, en wanneer open vaartuigen hunne netten aan lij van overdekte vaartuigen uitwerpen, die reeds met de visscherij bezig zijn, zal de verantwoordelijkheid voor de aan de netten veroorzaakte averijen berusten bij hen, die de visscherij het laatst hebben begonnen, tenzij zij bewijzen, dat de schade aan overmacht is te wijten of dat zij niet het gevolg is van hunne schuld.

17. Het is verboden netten of elk ander vischtuig vast te maken of te ankeren op plaatsen, waar drijfnetvisschers met de uitoefening van hun bedrijf bezig zijn.

18. Het is elken visscher verboden om zijn vaartuig vast te maken of vast te houden aan netten, breels, hoofdvloten of welke andere deelen ook van het vischtuig van een anderen visscher.

19. Wanneer schrobnetvisschers in het zicht zijn van drijfnetvisschers of van visschers met de beuglijn, moeten eerstgenoemden de noodige maatregelen nemen om alle schade aan de laatste te voorkomen. In geval van schade rust de verantwoordelijkheid op de schrobnetvisschers, tenzij deze aantoonen dat de schade een gevolg is van overmacht of dat zij niet door hunne schuld is veroorzaakt.

20. Wanneer netten toebehoorende aan onderscheiden visschers in elkander verward geraken, is het verboden ze van elkander te snijden, tenzij beide partijen daartoe de vergunning geven.

De verantwoordelijkheid voor die schade houdt evenwel op, indien de onmogelijkheid om de netten op andere wijze van elkander te scheiden, bewezen is.

21. Wanneer een vaartuig, dat met de beuglijn vischt, zijn lijnen kruist met die van een ander vaartuig, is het aan hem die de lijnen ophaalt verboden ze stuk te snijden, tenzij ingeval van overmacht, en in dat geval moet hij de stukgesneden lijn onmiddellijk weder aaneenknoopen.

Digitized by Google

22. Behalve in de gevallen van berging en in die bij de twee voorafgaande artikelen voorzien, is het iederen visscher verboden om onder welk voorwendsel ook de netten, beuglijnen en ander vischtuig dat hem niet toebehoort, stuk te snijden, vast te haken of op te lichten.

23. Het is verboden gebruik te maken van eenig voorwerp of werktuig, dat uitsluitend dient om netten stuk te snijden of te vernielen.

Het aan boord hebben van werktuigen van dezen aard is gelijkelijk verboden.

De Hooge contracteerende Partijen verbinden zich de noodige maatregelen te nemen, om het verschepen van deze voorwerpen aan boord van visschersvaartuigen te beletten.

24. De visschersvaartuigen gedragen zich naar de algemeene voorschriften betreffende het voeren van lichten, die gemeenschappelijk door de Hooge contracteerende Partijen zijn of zullen aangenomen worden, met het doel om aanvaringen te voorkomen.

25. Elk visschersvaartuig, elke sloep, elk voorwerp behoorende tot de uitrusting of de tuigage van een visschersvaartuig, elk net, elke beuglijn, breel, vloot of voorwerp van welken aard ook, gemerkt of niet gemerkt, dat op zee gevonden of aan boord genomen zal zijn, moet zoo spoedig mogelijk worden in handen gesteld van de bevoegde autoriteiten in de eerste haven, die het schip, dat zich met de berging belast, aandoet, het moge zijn de haven waar het schip thuis behoort of eene noodhaven.

Deze autoriteiten geven van het feit kennis aan de consuls of consulaire agenten van de natie van den berger en van die van den eigenaar der gevonden voorwerpen. Zij geven die voorwerpen terug aan de eigenaars of aan hunne vertegenwoordigers, zoodra de vordering daartoe geschiedt en de rechten der bergers voldoende zijn gewaarborgd.

De administratieve of rechterlijke autoriteiten, naar gelang van de wetgeving in de verschillende landen, bepalen de schadeloosstelling door de eigenaren aan de bergers verschuldigd.

Deze bepaling brengt evenwel geene wijziging in de overeenkomsten welke betreffende dit onderwerp reeds van kracht zijn, terwijl de Hooge contracteerende Partijen zich de bevoegdheid voorbehouden om onderling bij bijzondere overeenkomsten het bedrag van een vast loon te regelen voor elk teruggevonden net.

Vischtuig van welken aard ook, zonder merk gevonden, wordt beschouwd als zeevond.

26. Het toezicht over de visscherij zal uitgeoefend worden met schepen van de militaire marine der Hooge contracteerende Partijen. Voor zooveel België aangaat, zullen die schepen kunnen zijn schepen

Digitized by Google

toebehoorende aan den Staat, onder bevel van gezagvoerders, rechtstreeks door den Staat benoemd.

27. Het toezicht op de naleving der bepalingen betreffende het nationaliteitsdocument, het merken en nummeren van de schepen enz., en van het vischtuig, evenzeer als van die betreffende het aan boord hebben van verboden werktuigen (artt. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 en 23 § 2), is uitsluitend opgedragen aan de kruisers van de natie, waartoe het visschersvaartuig behoort. Evenwel zullen de bevelvoerders der kruisers elkander wederkeerig kennis geven van de overtredingen der genoemde voorschriften, gepleegd door de visschers van eene andere natie.

28. De kruisers van de gezamenlijke Hooge contracteerende Partijen zijn bevoegd om al de overtredingen van de voorschriften dezer conventie, behalve van die in art. 27 genoemd, en alle misdrijven met de visscherij in verband staande, te constateeren, welke ook de nationaliteit moge zijn van de visschers die deze overtreding begaan.

29. Wanneer de bevelvoerders der kruisers reden hebben te gelooven, dat eene der voorschriften van deze conventie is overtreden, kunnen zij van den schipper van het vaartuig, die van zulk eene overtreding verdacht gehouden wordt, vorderen dat hij het document vertoone, waaruit van zijne nationaliteit moet blijken. Op dat stuk wordt onmiddellijk eene korte aanteekening van die vertooning gesteld.

De bevelvoerders der kruisers mogen hun bezoek of onderzoek aan boord van een visschersvaartuig, dat niet tót hunne nationaliteit behoort, niet verder uitstrekken tenzij dit noodig mogt zijn om de bewijzen van een misdrijf of van eene overtreding, betrekking hebbende op het politietoezicht over de visscherij, te constateeren.

30. De bevelvoerders der kruisers van de contracteerende Mogendheden waardeeren het gewicht der feiten, waarvan de kennisname tot hunne bevoegdheid behoort en die ter hunner kennis zijn gekomen. Zij constateeren de schade daaruit voor de visschersvaartuigen voortgevloeid, welke ook de oorzaak van die schade moge zijn.

Zij maken, indien daarvoor gronden zijn, proces-verbaal op van de geconstateerde feiten, zooals die blijken zoowel uit de verklaringen van de belanghebbende partijen, als uit het getuigenis van de personen, die bij het feit tegenwoordig zijn geweest.

De bevelvoerder van een kruiser is, in het geval het feit hem ernstig genoeg voorkomt om dien maatregel te rechtvaardigen, bevoegd het vaartuig op te brengen naar eene haven van het land van den visscher, die de overtreding heeft begaan. Hij zal zelfs het recht hebben een gedeelte van de bemanning van het vaartuig aan zijn boord over te nemen, om hen in handen te stellen van de autoriteiten van het land waar het visschersvaartuig te huis behoort.

Digitized by Google

31. Het proces-verbaal voorgeschreven in het vorig artikel wordt opgemaakt in de taal van den bevelvoerder van den kruiser, met inachtneming der vormen in zijn land gebruikelijk.

De beklaagden en de getuigen hebben het recht om aan het proces-verbaal toe te voegen of te doen toevoegen zoodanige in hun eigen taal geschreven verklaring of getuigenis, behoorlijk door hen onderteekend, als zij nuttig zullen oordeelen.

32. Verzet tegen de bevelen hetzij van de bevelvoerders der kruisers met het toezigt op de visscherij belast, hetzij op last van hen, die op last van de bevelvoerders handelen, zal, tot welke nationaliteit de kruiser ook behoore, beschouwd worden als verzet tegen de nationale autoriteit van het visschersvaartuig.

33. Wanneer het ten laste gelegde feit niet van ernstigen aard is, maar desniettegenstaande aan een visscher schade zal hebben veroorzaakt, zijn de bevelvoerders der kruisers bevoegd de zaak tusschen belanghebbenden op zee te schikken en het bedrag van de verschuldigde schadeloosstelling te bepalen, indien de betrokken partijen dit goedkeuren.

In dat geval zullen de bevelvoerders, indien eene der partijen niet in staat is het verschuldigde onmiddellijk te voldoen, eene akte in duplo door de belanghebbenden doen teekenen, waarin de te betalen schadevergoeding is vastgesteld.

Een exemplaar van dit stuk blijft aan boord van den kruiser, terwijl het andere gegeven wordt aan den schipper, die te vorderen heeft, opdat hij daarvan des noods voor de rechtbanken van den schuldenaar kunne gebruik maken.

Indien partijen evenwel geene toestemming tot zoodanige minnelijke afdoening verleenen, zullen de gezagvoerders handelen overeenkomstig de bepalingen van art. 30.

34. De vervolging der misdrijven en overtredingen in deze conventie omschreven, zal geschieden in naam van of door den Staat.

35. De Hooge contracteerende Partijen verbinden zich aan de Wetgevende Macht van haren Staat de noodige maatregelen voor te stellen, om de uitvoering dezer conventie te verzekeren, en meer in het bijzonder, om daarbij strafbaar te stellen, hetzij met gevangenis, hetzij met boete, hetzij met beide straffen gezamenlijk, degenen die zich schuldig zullen maken aan overtreding der bepalingen van de artt. 6 tot 23 ingesloten.

36. Zoo dikwijls visschers van het eene land zich schuldig zullen hebben gemaakt aan daden van geweld jegens visschers van eene andere nationaliteit of aan dezen moedwillig schade of verliezen zullen hebben toegebracht, zullen de rechtbanken van het land, waartoe de visschersschepen der overtreders behooren, de bevoegde rechtbanken zijn om hen te oordeelen.

Digitized by Google

Hetzelfde beginsel geldt voor de misdrijven en overtredingen bij deze conventie omschreven.

37. Het onderzoek en de beoordeeling van de overtredingen der bepalingen dezer conventie heeft altijd plaats op zoo summiere wijze als de van kracht zijnde wetten en reglementen veroorloven.

38. De tegenwoordige overeenkomst zal worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging er van zullen zoo spoedig mogelijk worden uitgewisseld te 's Gravenhage.

39. Deze conventie zal ten uitvoer worden gelegd op den dag, nader door de Hooge contracteerende Partijen te bepalen.

Zij zal gedurende vijf jaren, van dien dag af gerekend, van kracht blijven en, voor het geval geene der Hooge contracterende Partijen minstens twaalf maanden voor het einde van het genoemde vijfjarig tijdvak haar voornemen zal hebben bekend gemaakt, om de overeenkomst op te zeggen, zal zij weder een jaar en zoo vervolgens van jaar tot jaar van kracht blijven.

Wanneer daarentegen eene der contracteerende Mogendheden de conventie zal hebben opgezegd, zal deze tusschen de overige Mogendheden gehandhaafd blijven, zoo deze haar althans niet evenzeer opzeggen.

Wet van den 7den December 1883, S. 202, ter uitvoering van de op 6 Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten Internationale overeenkomst tot regeling van de politie op de visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren.

Art. 1. Alle schepen en vaartuigen in *Nederland* tehuis behoorende en die tijdelijk of voortdurend de zeevisscherij van welken aard ook in de *Noordzee* buiten de territoriale wateren uitoefenen, houden zich, onverminderd het bepaalde in de wet van 21 Juni 1881 (*Staatsblad* n°. 76), aan de voorschriften vervat in de overeenkomst, den 6den Mei 1882 te *'s Gravenhage* tusschen *Nederland*, *Duitschland*, *België*, *Denemarken*, *Frankrijk* en *Groot-Brittannië en Ierland* gesloten tot regeling van de politie op de visscherij in de *Noordzee* buiten de territoriale wateren.

2. Als grenzen van de *Noordzee* en van de territoriale wateren, in artikel 1 bedoeld, gelden die welke de artikelen 2, 3 en 4 der overeenkomst aanwijzen.

5. De reeders van de schepen en vaartuigen in artikel 1 bedoeld of, zoo geen reederij bestaat, zij welke die schepen en vaartuigen te hunnen bate gebruiken, zorgen voor de nakoming van het bepaalde in de artikelen 6, 7, 8, 9 en 11 der overeenkomst.

4. De burgemeester van de plaats waar het visschersvaartuig te huis behoort, geeft aan den reeder of gebruiker van het vaartuig eene officieele verklaring af, opgemaakt in den vorm, welke door Onzen

Digitized by Google

Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid zal worden vastgesteld, waaruit de nationaliteit van het vaartuig blijkt.

De gezagvoerder is verplicht te zorgen, dat deze verklaring steeds aan boord van het vaartuig aanwezig zij.

5. De gezagvoerder zorgt voor de naleving van de voorschriften, opgenomen in de artikelen 10, 13 tot en met 22, 23 alinea 1 en 2, en 25 alinea 1 der overeenkomst.

6. Overtreding van het bepaalde in de artikelen 3, 4 alinea 2, en 5 wordt gestraft met eene boete van ten hoogste *f* 75 of gevangenisstraf van ten hoogste zeven dagen.

Met gelijke straf wordt gestraft de reeder en de boekhouder der reederij, of, zoo geen reederij bestaat, hij die het schip of vaartuig te zijnen bate gebruikt, van wien blijkt dat hij tot de overtreding van het bepaalde in de artikelen 4 alinea 2, en 5 zijne medewerking of goedkeuring heeft verleend.

Blijkt het dat de overtreding is gepleegd buiten toedoen van den persoon, in deze wet met de naleving van de voorschriften der overeenkomst belast, dan wordt tegen hem geen straf uitgesproken, maar is degene strafbaar, die zich aan de overtreding heeft schuldig gemaakt.

7. Het vervaardigen, verkoopen, aan boord brengen of doen brengen van gereedschappen, blijkbaar uitsluitend bestemd om op zee de netten en lijnen van andere visschersvaartuigen door te snijden of te vernielen, is verboden op de straffen in het voorgaande artikel bedoeld.

8. Wanneer de commandanten der kruisers gebruik hebben gemaakt van de bevoegdheid, hun bij artikel 33 der overeenkomst toegekend, vervalt het recht tot strafvordering wegens de overtredingen, welke tot de in dat artikel bedoelde schikkingen hebben aanleiding gegeven.

9. Indien de commandanten van de kruisers der Mogendheden, welke met Nederland de internationale overeenkomst geteekend hebben of nader mochten teekenen, binnen de grenzen der bevoegdheid, hun bij de artikelen 28, 29 en 30 daarvan toegekend, aan de gezagvoerders van de Nederlandsche visschersvaartuigen bevelen geven, zijn deze verplicht zich naar die bevelen te gedragen.

Hij, die opzettelijk niet voldoet aan zulk een bevel, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden.

Hij, die zich met geweld of bedreiging met geweld verzet tegen de in de eerste zinsnede bedoelde commandanten, dus in de rechtmatige uitoefening hunner bediening werkzaam, of tegen de personen, die hen daarbij krachtens wettelijke verplichting of op hun verzoek bijstand verleenen, wordt gestraft als ware het feit jegens den commandant van een Nederlandsch kruisvaartuig gepleegd.

Digitized by Google

10. De commandanten van de Nederlandsche oorlogsschepen die, krachtens de bevoegdheid hun bij de overeenkomst toegekend, proces-verbaal hebben opgemaakt tegen den gezagvoerder of de verdere bemanning van een visschersvaartuig, doen dit proces-verbaal ten spoedigste toekomen aan den Minister van Marine, die voor de verdere verzending zorgt draagt.

Mochten commandanten van vreemde kruisers een proces-verbaal, door hen tegen eenig Nederlandsch visschersvaartuig opgemaakt, in handen stellen van eene Nederlandsche autoriteit, dan zorgt deze dat dit proces-verbaal ten spoedigste aan den ambtenaar van het openbaar ministerie, met de vervolging belast, wordt toegezonden.

13. Het minimum der bij deze wet bedreigde gevangenisstraf is één dag en dat der bedreigde geldboete is vijftig cents.

Resolutie van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 20 Maart 1886, houdende vaststelling van het in art. 2 der wet van 21 Juni 1881, § 76, bedoeld letterteeken enz. voor vaartuigen, bestemd voor de zeevisscherijen.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid;

Heeft goedgevonden:

ter algemeene kennis te brengen, dat het in art. 2 der aangehaalde wet bedoelde letterteeken voor de onderstaande gemeenten is bepaald als volgt:

Ameland	A. L.
Amsterdam	A. M.
Arnemuiden	A. R. M.
Avenhorn	A. V.
Bergen-op-Zoom	B. Z.
Berkhout	B. K. H.
Blankenham	B. L.
Blokzijl	B. L. O.
Boschkapelle	B. K.
Bovenkarspel	B. C.
Breskens	B. R.
Brielle	B. I.
Broek in Waterland	B. I. W.
Brouwershaven	B. H.
Bruinisse	B. R. U.
Bunschoten	B. U.
Clinge	C. L. N.
Deventer	D. V.
Doornspijk	D. S.

Digitized by Google

Eenrum	E. E.
Egmond aan Zee	E. G.
Elburg	E. B.
Enkhuizen	E. H.
Finsterwolde	F. L.
Franeker	F. R.
Gaasterland	G. A.
Gasselt	G. S.
Geertruidenberg	G. G.
Genemuiden	G. M.
Goedereede	G. O.
Groningen	G. R. O.
's Gravendeel	G. D.
Grauw	G. R. A.
Haamstede	H. S.
Harderwijk	H. K.
Hardinxveld	H. D.
Harlingen	H. A.
Heenvliet	H. T.
Helder	H. D.
Hellevoetsluis	H. V.
Hemelumer Oldephaert en Noordwolde	H. L.
Het Bildt	H. B.
Hindeloopen	H. I.
Hoofdplaat	H. P.
Hoogeveen	H. O.
Hoogvliet	H. V. L.
Hoorn	H. N.
Huizen	H. Z.
Ilpendam	I. L.
Kampen	K. P.
Katwijk	K. W.
Klundert	K. L.
Kolhorn (Barsingerhorn)	K. H.
Koog aan de Zaan	K. O.
Kuinre	K. U.
Landsmeer	L. M.
Leens	L. S.
Lemsterland	L. E.
Leeuwarden	L. W.
Maasland	M. L.
Maassluis	M. A.

Digitized by Google

Marken	M. K.
Medemblik	M. E.
Middelburg	M. G.
Middelharnis	M. D.
Monnickendam	M. O.
Muiden	M. U.
Neuzen (ter)	N. Z.
Nieuwendam	N. I.
Nieuw-Vossemeer	N. V.
Noordwijk	N. W.
Nijkerk	N. K.
Oosthuizen	O. H.
Oostzaan	O. Z.
Ouddorp	O. D.
Pernis	P. R.
Putten	P. U.
Ransdorp	R. D.
Rotterdam	R. O.
De Rijp	R. P.
Schellinkhout	S. H.
Scheveningen ('s Gravenhage)	S. C. H.
Schiedam	S. M.
Spaarndam	S. P.
Stavoren	S. T.
Sneek	S. N. E.
Stellendam	S. L.
Terschelling	T. S.
Texel	T. X.
Tholen	T. H.
Urk	U. K.
Veen	V.
Veere	V. E.
Vlaardingen	V. L.
Vlieland	V. L. L.
Vlissingen	V. L. I.
Volendam (Edam)	V. D.
Vollenhoven	V. N.
Wervershoof	W. F.
Westdongeradeel	W. L.
Wieringen	W. R.
Wieringerwaard	W. R. W.
Willemstad	W. M.

Digitized by Google

Wildervank	W. V.
Wonseradeel	W. O. N.
Workum	W. K.
Wijdenes	W. D. E.
IJmuiden (Velzen)	IJ. M.
Zaandam	Z. A.
Zandvoort	Z. V.
Zoutkamp (Ulrum)	Z. K.
Zuidwolde	Z. D.
Zwaluwe	Z. L.
Zwartewaal	Z. W.
Zwartsluis	Z. S.

2°. Het letterteeken en nommer van het schip worden gesteld ter wederzijde van den boeg, 8 à 10 centimeter onder het potdeksel, of laat de kleine inhoud van het schip geen genoegzame ruimte onder het potdeksel over, zoo veel hooger als zal blijken noodig te zijn.

De letterteekens en nommers, geschilderd in witte olieverf op een zwarten grond, hebben voor schepen van vijftien ton en meer eene hoogte van 45 en eene dikte van 6 centimeter, voor schepen van minder dan vijftien ton eene hoogte van 25 en eene dikte van 4 centimeter.

Hetzelfde letterteeken en nommer worden gesteld aan beide zijden van het groot zeil, onmiddellijk boven den laatsten rifband.

Op witte of getaande zeilen worden het letterteeken en nommer geschilderd met zwarte, op zwarte zeilen met witte olieverf.

De letters en nommers op de zeilen voorkomende, zijn één derde langer en één derde dikker dan de letters en de nommers van den boeg.

Missive van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van den 4den Juli 1883, betreffende onderscheidingsteekenen aan visschersvaartuigen.

Mijne aandacht is er op gevestigd, dat zwarte onderscheidingsteekenen aangebracht op zeilen van visschersvaartuigen, die donkerbruin getaand zijn, of door het gebruik eene donkere kleur hebben aangenomen, moeilijk zijn waar te nemen.

Hoewel bij de resolutie van 1 Julij 1882 L^a^. C, in overeenstemming met de bepalingen der op 6 Mei 1882 te 's Gravenhage gesloten internationale overeenkomst tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee voor getaande zeilen in het algemeen zwarte letters en cijfers zijn voorgeschreven, is het de blijkbare bedoeling zoowel van dit traktaat als van evenbedoeld voorschrift, dat op donkere zeilen witte en op lichte zeilen zwarte verf worde aangebracht.

Digitized by Google

Mocht dus tengevolge van het tanen eenig zeil donker gekleurd worden, dan is het gebruik van witte verf voor de letters niet enkel geoorloofd, maar ook noodzakelijk.

Ik heb de eer u te verzoeken de betrokken burgemeesters, namens mij, uit te noodigen zooveel mogelijk toe te zien, dat bij het aanbrengen der onderscheidingsteekens op de zeilen der visschersvaartuigen, in het vervolg in den boven aangegeven zin worde gehandeld.

De Min. van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
(*get.*) VAN DEN BERGH.

Wet van den 28sten Junij 1881, S. 98, houdende strafbepalingen tot beteugeling van desertie van zeevisschers.

Art. 1. De schepeling, die opzettelijk en wederregtelijk eene reis, waarvoor hij zich op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig heeft doen aanmonsteren, niet medemaakt, wordt, als schuldig aan desertie vóór den aanvang der reis, gestraft met gevangenisstraf van een tot veertien dagen.

2. De schepeling, die opzettelijk en wederregtelijk eene reis, waarvoor hij zich op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig verbonden heeft niet verder medemaakt, wordt, als schuldig aan desertie gedurende de reis, gestraft met gevangenisstraf van een tot dertig dagen.

3. De gezagvoerder van een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, die, vóór het einde zijner verbintenis, zich opzettelijk en wederregtelijk aan het voeren van het vaartuig onttrekt, wordt gestraft met gevangenisstraf van een tot dertig dagen.

4. De reeder, boekhouder of gezagvoerder van een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, die een schepeling in dienst neemt, wetende dat er nog geene maand is verstreken sedert deze zich aan zijne verbintenis voor een Nederlandsch zeevisschersvaartuig heeft onttrokken, op de wijze omschreven in artt. 1 of 2, wordt gestraft met gevangenisstraf van een dag tot drie maanden of geldboete van vijftig cents tot drie honderd gulden.

Niet strafbaar is het feit, indien de indienstneming buiten het Rijk in Europa geschiedt met toestemming van den Nederlandschen consul of, zoo die er niet is, op verzoek van de plaatselijke overheid.

5. De feiten, door deze wet strafbaar gesteld, worden gebragt ter kennisneming van den kantonregter.

Voor zooveel de wijze van beregting als ook de verjaring betreft, worden zij met politie-overtredingen gelijkgesteld.

Het hooger beroep van de vonnissen der kantonregters wordt gebragt voor de arrondissements-regtbanken waaronder zij behooren.

Digitized by Google

Tot goed begrip van het nu volgende, stip ik hier aan, dat wij in ons vaderland de Grootvisscherij onder twee afdeelingen kunnen brengen:

I. De zomervisscherij, verdeeld in:
   a. de haringvisscherij, uitgeoefend door *loggers en sloepschepen* uit de Maassteden, Amsterdam, 's-Gravenhage, Scheveningen, Katwijk en Noordwijk.
   b. de beugvaart te zoute, uitgeoefend door sloepen van Middelharnis, Pernis, Zwartewaal en den Helder.

II. De wintervisscherij, die weder onderverdeeld is in:
   a. de beugvaart te zoute, uitgeoefend door nog enkele loggerschepen.
   b. de beugvaart te versche, uitgeoefend door bunschepen, in hoofdzaak door sloepschepen.
   c. de schrobnet of trawlvisscherij, uitgeoefend door enkele loggerschepen van de kust, niet zoozeer als middel van bestaan, maar als aanvulling gedurende het voorjaar.

De trawlvisscherij hierboven bedoeld heeft niets gemeen met dit bedrijf op reusachtige schaal in exploitatie in Engeland, België en Duitschland, door middel van stoomtrawlers, die onze visschers voortdurend verontrusten, vooral op zekere tijden van het jaar en die vrij zeker groot nadeel toebrengen aan de vischteelt in de Noordzee. [1])

Ik heb mij wel eens afgevraagd, vanwaar de moed der reederijen, die jaarlijks hun vloot stoomtrawlers uitbreiden, terwijl toch de verslagen, zoowel van het Visscherij-college voor Schotland als ook voor de zuidelijke districten steeds er op wijzen, dat deze moordvaart behoort te worden beperkt

---

[1]) Ook te Schiedam wordt sedert kort de proef genomen met een Duitschen stoomtrawler.

Digitized by Google

De openhartige verklaring van vele autoriteiten op wetenschappelijk gebied, nl. dat men nog slechts sedert korten tijd en in onvoldoende mate er van op de hoogte is, hoe, waar en op welk tijdstip onze zeevisschen voorttelen, en welke natuurlijke oorzaken ten gevolge hebben, dat groote scholen van een bepaalde vischsoort zich op onze vischgronden vertoonen, om dikwijls eensklaps te verdwijnen, bepaalt ook de gedragslijn der regeeringen op het gebied van de wettelijke regeling der zeevisscherijen.

Eerst 30 jaren geleden werd door van Beneden, Prof. Hunxley, Mr. Spencer Walpole, Mr. Schaaw Lefèvre en anderen een einde gemaakt aan het willekeurig reglementeeren zonder wetenschappelijke basis.

Het in de laatste jaren met succes plaats gehad hebbend wetenschappelijk onderzoek kan ongeveer als volgt worden omschreven:

1. het onderzoek,
   a. in hoeverre het visschen met stoomtrawlers invloed uitoefent op de vischvangst, speciaal binnen de territoriale wateren;
   b. naar het vangen en de verdelging van visch, welke haar vollen wasdom nog niet heeft bereikt;
   c. naar den toestand der beugvisscherijen om schelvisch binnen de territoriale wateren;
   d. het onderzoek der vischgronden, etc.
2. het navorschen,
   a. van de voeding, vruchtbaarheid, vermenigvuldiging, gewoonten en van het trekken van de visschen, welke tot voeding dienen;
   b. van den toestand der gronden, waar de visschen kuitschieten en van de wijze van voeding der jonge visschen;
   c. van den tijd en den duur van het kuitschieten, etc.

Digitized by Google

3. De opnemingen van de temperatuur, het zoutgehalte en de gesteldheid van de zee langs de kust.
4. De bevordering van de kunstmatige teelt der zeevisschen ter wederbevolking der berooide vischgronden.

Hoezeer dus reeds belangrijke vorderingen werden gemaakt, zal het toch wel aan de onzekerheid op wetenschappelijk gebied toe te schrijven zijn, dat de stoomtrawlers nog steeds onbelemmerd de visscherij uitoefenen overal buiten de territoriale wateren. Aan een wettelijke regeling toch zou deugdelijke kennis moeten voorafgaan.

Ook in ons land wordt getracht, hoewel aanvankelijk op bescheiden schaal de nog onopgeloste vraagstukken tot klaarheid te brengen. De interessante jaarlijksche rapporten van den wetenschappelijken adviseur, Dr. Hoek, opgenomen in de verslagen van het college voor Zeevisscherijen zijn aan te bevelen aan hen, die begeerig zijn, de reeds gemaakte vorderingen te leeren kennen en te volgen.

Dr. P. C. Hoek werd in Februari 1887 aangesteld als wetenschappelijk adviseur en de verhouding van dezen geleerde tot het College voor Zeevisscherijen werd bij een bijzondere instructie definitief geregeld in den jare 1890. Hij is ambtenaar van het college, hij adviseert op de hem gestelde vragen niet alleen, maar ook uit eigen beweging, wanneer hij dit in het belang der zaak noodig acht. Zijn vaste woonplaats is Nieuwediep. Hij beheert de bibliotheek van het College en rapporteert elk jaar vóór 1 April betreffende zijn onderzoekingen over het afgeloopen dienstjaar. Zijn rapporten worden openbaar gemaakt met machtiging van den voorzitter van het College.

Vooral toen op 1 Mei 1889 door de Nederlandsche Dierkundige vereeniging te den Helder een Zoölogisch station opgericht werd, breidden de werkzaamheden van den heer Hoek zich zeer uit. Uit eigen middelen werd een gebouw

Digitized by Google

ter waarde van 16000 gulden gesticht. Buiten de Rijkssubsidie ad *f* 1000, welke de vereeniging reeds genoot en welk bedrag haar wel niet zal zijn ontnomen, geniet zij thans van Rijkswege *f* 300 als jaarlijksche huurprijs voor de lokalen en voor het gebruik harer boekerij en instrumenten.

Dr. Hoek is directeur van het station en heeft er vrije beschikking over het laboratorium.

Een en ander is telkens voor 5 jaren vastgesteld per contract tusschen den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en genoemde vereeniging.

Aldus is de grondslag gelegd tot het verkrijgen van deugdelijke kennis op wetenschappelijk gebied, voor zoover betreft die der dierenwereld in de ons omringende zeeën. Veel ontbreekt nog aan een volledige voorbereiding; maar de eerste stap is gezet op het pad, dat tot het einddoel zal leiden, waarnaar wordt gestreefd.

Bij de beschouwingen over de bevordering der visscherijbelangen in ons land langs wettelijken weg mag niet over het hoofd worden gezien de Vereeniging ter bevordering van de Nederlandsche Visscherij, erkend bij Kon. Besl. van 20 November 1886, Beschermvrouw H. M. de Koningin-Regentes.

De vereeniging werd opgericht op initiatief van den heer F. A. O. de Ridder, burgemeester van Katwijk, op het voetspoor van de Landbouw-maatschappijen.

Het doel is om door onderlinge samenwerking voor de visscherijbelangen te waken en bemoedigend voor de oprichters mag het genoemd worden, dat reeds kort na de totstandkoming dezer vereeniging ook het College voor Zeevisscherijen zijn groote ingenomenheid daarmede betuigde.

De Vereeniging tracht haar doel te bereiken door het houden van vergaderingen, het houden van congressen en van tentoonstellingen, het voorstaan van verlaging

Digitized by Google

van tarieven en kosten van vervoer van visch en door mede te werken aan de afschaffing van alles wat de natuurlijke ontwikkeling van den vischhandel en de uitoefening van het bedrijf belemmert.

Betreffende haar reglement en haar werkzaamheden sedert de oprichting verwijs ik naar de daarop betrekking hebbende gedrukte stukken, steeds verkrijgbaar bij den zeer verdienstelijken secretaris der vereeniging, den heer Vijgh, thans woonachtig te 's-Gravenhage.

Zij, die met mij iets gevoelen voor dezen zoo belangrijken tak van volksbestaan, hebben hier weder gelegenheid daarvan blijk te geven, door zich bij den secretaris, bij het bestuur of bij schrijver dezes aan te melden als lid of donateur van genoemde vereeniging.

Ik geef hier nog eenige aanhalingen uit de visscherijverslagen van het college met bijbehoorende staten, betrekking hebbende op de sterkte der visscherijvloot, gedurende de tweede helft dezer eeuw.

Merkwaardig zijn de gegevens over de jaren 1856, 1857 en 1858, voor zoover zij de kielschepen vermelden, die in die jaren aan de haringvaart deelnamen, alsmede de plaatsen, waar deze tehuis behoorden.

	1856	1857	1858
Vlaardingen	54	58	61
Delfshaven	1	1	1
Zwartewaal	4	5	6
Middelharnis	3	3	3
Pernis	0	1	2
Maassluis	7	7	7
Enkhuizen	7	7	7
De Rijp	2	4	4
Wormerveer	1	1	1
Amsterdam	3	3	3
	82	90	95

Digitized by Google

Uit dit staatje blijkt, dat terwijl nu de sloepen te Zwartewaal, Middelharnis en Pernis 's winters de beugvaart te versche uitoefenen, en zooals wij gezien hebben ook des zomers hun tijd besteden met het vangen van kabeljauw en het inzouten daarvan, destijds pogingen in het werk gesteld zijn om gedurende de zomermaanden de meer winstgevende haringvaart te onderhouden. De mindere ambitie der schepelingen in genoemde plaatsen voor de haringvisscherij, alsmede het feit, dat aldaar de elementen worden gemist, geschikt en noodzakelijk voor de inrichting en het onderhoud der materialen en voor de plaatsing en bewerking van het produkt, zijn waarschijnlijk oorzaak geweest, dat de haringvisscherij aldaar reeds spoedig werd gestaakt. Aan de beugvaart te zoute namen in 1858 30 schepen deel. Een volledigen staat van dit aantal schepen en de gevangen visch laat ik hier volgen.

	Maanden.	Getal schepen.	Kabeljauw. Aantal tonnen.	Leng. Aantal tonnen.	Schelvisch. Aantal tonnen.
	1858				
Vlaardingen	Januari	12	591	264	132
	Februari	21	1100	315	296
	Maart	29	682	413	702
	April	19	797	297	349
	Mei	12	707	226	118
	Juni	36	1620	155	53
Maassluis	Februari	4	196	77	48
	Maart	4	160	57	67
	April	1	38	12	12
	Mei	1	42	5	3
	Juni	5	252	19	10
Delfshaven.	Juni	1	50	—	—
Nieuwesluis	Juli	1	56	—	—
Middelharnis	Januari	1	36	9	11
	Februari	1	50	—	—

Digitized by Google

	Maanden.	Getal schepen.	Kabeljauw. Aantal tonnen.	Leng. Aantal tonnen.	Schelvisch. Aantal tonnen.
	1858				
Middelharnis	Maart	1	20	15	3
	April	1	24	4	—
	Mei	3	116	—	—
	Augustus	11	1679	—	—
	September	4	416	—	—
Zwartewaal	Januari	2	89	39	18
	Februari	2	60	13	9
	Maart	4	276	59	50
	April	2	56	20	15
	Mei	1	25	—	—
	Juni	5	257	21	9
	Juli	3	260	—	—
	Augustus	1	96	—	—
	October	1	100	—	—
Pernis.	Juni	2	97	—	—
	Juli	12	1007	2	—
	Augustus	1	60	—	—
	September	5	298	—	—
	October	7	271	—	—
Arnemuiden . . .	September	1	70	—	—

Welke waarde men ook voor een goede beoordeeling van de toenmalige uitoefening der Grootvisscherij aan deze staten moet hechten, de lezer zal er uit leeren, dat de steden, die meer uitsluitend de haringvaart deden uitoefenen, ook een zeer werkzaam aandeel namen in de beug- of wintervaart.

Waar ik in deze bladzijden de wijze van exploitatie zal trachten te beschrijven, zooals die naar mijn meening heden ten dage en in de naaste toekomst zal behooren te geschieden, daar zal het den lezer nu reeds duidelijk zijn, dat ik den bouw der vaartuigen veilig kon bazeeren op de uitoefening der beugvaart te versche gecombineerd met

Digitized by Google

die der haringvisscherij en ik er niet tegen op behoefde te zien deze twee visscherijen te vereenigen.

Uit deze staten blijkt toch, dat onze visschers zoowel bij de beugvaart als bij de haringvaart zijn grootgebracht en daar de beugvaart te versche, zooals uit de beschrijving in de volgende bladzijden zal blijken, in uitvoering niet noemenswaard verschilt van de beugvaart te zoute, bestond er ook geen grond om niet van onze visschersbevolking te mogen verwachten, dat zij zich de kleine afwijkingen in uitvoering niet zouden eigen maken.

Door oefening met goeden wil wordt de kunst verkregen, mits de aanleg niet ontbreke, en dat onze visschers van origine vertrouwd waren met de beugvaart was als bovenvermeld algemeen bekend.

Het is dan ook een eigenaardig verschijnsel, dat, toen in de steden aan de Maas de wintervaart begon te kwijnen door de geringe aanbrengsten van gezouten kabeljauw, zoodat men vreezen moest, dat die vaart weldra geheel zou moeten worden gestaakt, men er niet op bedacht was de bakens te verzetten.

Ook de visschersbevolking zelve geloofde er aanvankelijk niet aan, dat zij de beugvaart te versche met succes zou kunnen opvatten.

Deze toestand kon en mocht aldus niet blijven voortduren, waarom in 1891 dan ook twee stalen sloepschepen werden gebouwd ter uitoefening der haringvisscherij en der volledige beugvaart te versche tevens.

In 1893 reeds werden deze door 2 schepen van dezelfde constructie en inrichting gevolgd.

Het is te hopen, dat meerderen na een grondige beoordeeling eerlang op grooter schaal in verbinding zullen treden met deze wijze van exploitatie.

Hoezeer het jaar 1891/92 niet gunstig was, wat de

Digitized by Google

prijzen aanbelangt, bleek het al zeer spoedig, dat aan deze exploitatie geen risico's van beteekenis waren verbonden.

Mocht hiermede het vraagstuk zijn opgelost om ook de wintermaanden rentegevend te maken, dan is de wintervaart gered, die in 1890 reeds zoo goed als geheel te gronde was gegaan en dan is daarmede ook onze visschersbevolking voor een zedelijken ondergang als zeeman behoed.

Werden in 1858 reeds 95 kielschepen ter haringvaart uitgerust, daarop volgde een tijdvak van verval, totdat in 1865 de invoering der loggers nieuw leven kwam brengen en het getal schepen in 1863 tot 86 gedaald, in 1869 reeds weder tot 107 was geklommen.

Ik geef hier een staatje, waaruit de lezer de mutatiën en de toenemende getalsterkte der visschersvloot zal kunnen nagaan. De opgaven over de jaren 1863 tot 1885 zijn ontleend aan de verslagen van het C. v. Zeev.

Digitized by Google

Onderstaande schepen oefenen in de laatste 30 jaren de haringvaart uit

	1863.		1869.		1874.		1879.		1885.		1892.	
	Kiel-schepen.	Bom-schepen.	Kiel-schepen.	Bom-schepen.	Kiel-schepen.	Bom-schepen.	Kiel-schepen.	Bom-schepen.	Kiel-schepen.	Bom-schepen.	Kiel-schepen.	Bom-schepen.
Vlaardingen .	53		51		63		64		78		94	
Scheveningen en		179	9	192	8	218	15	268	33	277	40	306
's-Gravenhage .		gedeeltelijk versche en pekel- en steur-haring aan-brengende.		gedeeltelijk versche en pekel- en steur-haring aan-brengende.		gedeeltelijk versche en pekel- en steur-haring aan-brengende.		gedeeltelijk versche en pekel- en steur-haring aan-brengende.		gedeeltelijk versche en pekel- en steur-haring aan-brengende.		
Katwijk a/Z. .			1									
Noordwijk. . .												
Maassluis . . .	9	1	26		37		44		58		77	
Pernis	2											
Middelharnis .	5		3									
Zwartewaal . .	5		4		2							
Amsterdam . .	2		2		3		3		10		6	
Schiedam . . .									3		4	
De Rijp. . . .	3		3				1		1			
Harlingen . . .					1		1		1			
Enkhuizen. . .	7		7									
Delfshaven. . .												
Dordrecht. . .			1									
	86	180	107	192	114	218	128	268	184	277	221	306
	266		299		332		396		461		527	

Digitized by Google

De opgave over 1892 is ontleend aan een door mij opgemaakte statistiek (zie hoofdstuk VI), waar de lezer ook, voor zooverre de totale aanbrengst van haring aanbelangt, een vrij zuiver overzicht heeft, niet alleen van het eindcijfer, maar ook van de vangsten van elk schip. Dat de vloot zich aanmerkelijk heeft uitgebreid, behoeft wel niet nader te worden aangetoond. Vooral lette men op het groot aantal bomschuiten, ook in mijn statistiek over 1892 vermeld. In spijt van het geringer zeilvermogen hebben deze welbekende vaartuigen, zooals wij ze dagelijks aan onze kusten kunnen aanschouwen, het leeuwenaandeel in de aanbrengst der haringvisscherij.

En hiermede ben ik genaderd aan de beschrijving der hoofdvoorwaarde, waaraan voldaan moet worden, zal de bloei onzer Grootvisscherij in de naaste toekomst verzekerd blijven, het overlatende aan de Wetgevende macht in te grijpen daar, waar het in het belang mocht zijn der uitoefening van het visschersbedrijf. Grondig en zaakkundig zal zij daartoe evenwel moeten worden voorgelicht. Alvorens beperkende maatregelen te nemen, zullen de bestaande machten, hetzij Rijks-, Provinciaal- of Gemeentebestuur, hoogst voorzichtig moeten zijn, want de Grootvisscherij is een teere plant. Zij behoeft geen kunstmatigen steun, maar zij mag ook in geen enkel opzicht worden bemoeielijkt.

Geen beperkende voorschriften, noch wat het visschersbedrijf zelve aanbelangt, noch voor zooverre die de produkten raken voor de visscherij benoodigd, of wel het visscherijprodukt zelve. De ontheffing der verplichte betaling van loodsgelden voor de vischschepen, de gunstige bepalingen op het gebruik van zout ten dienste der visscherij en de daarmee direkt in verband staande gunstige bepalingen op den handel in zout, leveren trouwens het bewijs, dat van regeeringswege, waar dit onder haar bereik ligt, de belangen der visscherij deugdelijk worden behartigd.

Digitized by Google

Vooral zal er rekening mede moeten worden gehouden, dat de marktprijzen van ons visscherijprodukt zich regelen naar die van andere landen, voornamelijk naar die van Engeland en Schotland. Zoodra wij derhalve hier een maatregel nemen, waardoor het produkt wordt bezwaard onder welken vorm ook, zullen wij onzen naburen het wapen in de hand hebben gegeven om langzaam maar zeker dezen tak van volksbestaan te vernietigen of ernstig te benadeelen.

Geen regeering van welke richting zal dan ook den bloei onzer visscherij in de waagschaal stellen door vernieuwde protectionistische proefnemingen op het gebied van wetgeving.

Alvorens dit hoofdstuk te sluiten, wensch ik er op te wijzen, dat ofschoon de zeer gewaardeerde verslagen van het college voor Zeevisscherijen, ook voor zooverre zij over de wintervisscherij handelen, allen lof verdienen, een kleine wijziging daarin evenwel gewenscht ware, ten einde een duidelijk overzicht niet te schaden. Onder anderen worden daarin telken jare in een statistische opgave te zamen gevat sloepen en hoekers, zonder verdere aanduidingen. Mij dunkt, dat daarbij grooter gewicht had moeten worden gehecht aan de sloep, het vaartuig ter wintervisscherij.

Het is niet genoeg te constateeren, dat de wintervaart weinig gunstige resultaten oplevert, maar het zou uiterst leerzaam zijn te doen uitkomen het waarom, en aan welke oorzaken het te wijten is, dat de wintervisscherij niet tot haar volle ontwikkeling komt. Zich die vraag stellende, kan moeielijk daarover een oordeel worden uitgesproken in enkele regelen.

De beugvaart te versche toch kan gunstig zijn, terwijl de beugvaart te zoute of ook de schrobnetvisscherij ongunstig verloopen.

Digitized by Google

Ik zou deze schijnbaar kleingeestige opmerking niet maken, als niet juist de hoofdaanleiding tot het schrijven van dit werkje was, wel te doen uitkomen, dat de wintervaart op doelmatige wijze ondernomen, niet alleen vereenigbaar is met de haringvisscherij, maar zelfs onafscheidelijk daaraan behoort te worden verbonden, in het belang van zeelieden en onderneming beiden.

Dat een leemte in genoemde verslagen op dit gebied werkelijk bestaat, blijkt uit bedoelde statistische opgave, zie bv. jg. 1891, bldz. 166, en vorige jaargangen, waarin zooals is opgemerkt, hoekers en sloepen onder één rubriek, loggers en kotters onder een tweede rubriek worden gerangschikt. Klaarblijkelijk wil het college daardoor aantoonen, dat de hoekers en sloepen (winterschepen) verminderen tegenover de uitbreiding van de loggers en kotters (zomerschepen).

Het behoeft wel geen betoog, dat het samenvatten van ongelijke grootheden en het samentellen daarvan nimmer de bedoeling kan zijn geweest.

De sloep behoort òf onder een zelfstandige rubriek, òf onder de loggers (eigenlijk kotters) te worden gerangschikt. Uitgezonderd eenige sloepen, die nog een eenigszins ouderwetschen vorm hebben, zijn zij, wat vorm en tuig aanbelangt, geheel gelijk aan den logger, behoudens de technische afwijkingen.

Het principieel onderscheid is, dat het sloepschip een bun bezit, wat evenwel niet motiveert het onder de rubriek „hoekers" te rangschikken. In het volgend hoofdstuk zal dit nog duidelijker aan het licht komen en den lezer blijken, dat de hoeker een verouderd vaartuig is, terwijl de sloep onder de schepen der toekomst mag worden gerangschikt.

De bewering dus, dat sedert 1867 tot 1891 de hoekers

Digitized by Google

en sloepen in aantal van 85 tot 7 zijn gedaald en waaruit men zou afleiden den daaraan geëvenredigden achteruitgang der wintervaart, heeft daardoor niet alleen geen waarde, maar geeft aanleiding tot misverstand, want deze vermindering is alleen het natuurlijk gevolg van het afschaffen van het verouderde hoekerschip, dat zoowel door vorm als tuigage te zeer ten achter was bij het sedert ingevoerde Fransch model. Het is mij niet bekend, dat zelfs één sloep sedert 1867 uithoofde ondoelmatigheid werd afgekeurd of aan de visscherij werd onttrokken. Vooral toen het vischtuig door de invoering der katoenen netten lichter werd, konden de zware hoekerschepen niet meer in aanmerking komen, en is het dus rationeel dat deze werden opgeruimd. In de volgende bladzijden zal de lezer vergelijkingen kunnen maken tusschen de door mij op den voorgrond geplaatste sloepen — en hoekers, loggers en andere modellen.

Digitized by Google

VIERDE HOOFDSTUK.

DE VERSCHILLENDE MODELLEN SCHEPEN BIJ DE GROOTVISSCHERIJ IN GEBRUIK.

Een hoofdfactor voor de uitoefening der Grootvisscherij is het vischschip zelve en de daarmede nauw in verband staande inrichting.

Ik zal mij bij mijne beschouwingen hierover bepalen tot een beschrijving van de visschersvaartuigen van af het begin der vorige eeuw, voorzooverre die aan de uitoefening der Grootvisscherij werden dienstbaar gemaakt.

Men kan van het model vischschip niet hetzelfde getuigen, als van zoovele zaken op allerlei gebied, nl. dat een geleidelijke ontwikkeling daarin van het primitieve tot het meer volmaakte heeft geleid. De logger toch kan niet als een geleidelijke verbetering worden beschouwd van het oudere model, de buis of den hoeker.

Alvorens er toe over te gaan de samenstelling der verschillende modellen en hun oorsprong nader te beschouwen, wil ik aanstippen, wat de eischen zijn, waaraan een vischschip moet voldoen.

Voor de haringvisscherij is het noodzakelijk, dat het schip niet te zwaar aan het in zee staande vischtuig trekt en heeft men dus te letten niet alleen op de grootte, maar in hoofdzaak op den vorm en het gewicht, terwijl voor

Digitized by Google



Het Buizengat te Vlaardingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

de wintervaart het zwaartepunt alleen ligt in sterke, vlugge vaartuigen van flinke afmeting, want ook bij ruw weder moet des winters zonder vrees kunnen worden gevischt.

Het is van het grootste belang voor een visscherijplaats en dit heeft altijd zwaar gewogen, dat ook des winters de zeelieden hun bedrijf kunnen uitoefenen, maar tot voor eenige jaren bleef steeds het vraagstuk onopgelost: *„Op „welke wijze kunnen de eigenschappen, waaraan een visch- „schip ter beug- en haringvisscherij moet voldoen, op afdoende „wijze worden vereenigd?"*

Een sterker maar zeewaardig schip toch wordt onwillekeurig zwaarder van constructie en vooral de bun (een afgesloten ruimte in het schip, om daarin de visch levend te houden) maakt een zwaarderen bouw noodzakelijk.

Hoe nu een vaartuig te verkrijgen niet te zwaar voor de haringvisscherij en zwaar genoeg voor de beugvaart, ziedaar een vraagstuk, dat moest worden opgelost.

Ik zal gelegenheid hebben op dit punt telkens terug te komen ook bij het overzicht van de verschillende modelschepen van voorheen en thans.

Men kan deze gevoegelijk in de onderstaande volgorde behandelen: **buizen, kweeën, hoekerbuizen, hoekers, sloepen, loggers, kotters, sloeploggers, stalen loggers, stalen sloepen en bomschuiten.** De *buizen* (*zie plaat XIV*) zijn de oudst bekende vaartuigen, die uitsluitend voor de haringvangst werden gebezigd. Ofschoon thans geen enkel dezer vaartuigen meer bestaat en niemand dit oud-Hollandsch model terug verlangt, zijn er toch tal van zaken, vooral te Vlaardingen, die aan deze vaartuigen doen herinneren. Wie heeft nimmer gehoord van den Buisjesdag, den dag, waarop de geheele vloot, bestaande uit buizen, voor de eerste reis ter haringvisscherij zee koos?

Digitized by Google

De Buisjesdag is historisch geworden en ook bij de invoering van andere modelschepen is deze benaming blijven bestaan. Minder bekend is het gedicht, dat dezen gedenkwaardigen dag gewijd werd door een inwoner der gemeente Vlaardingen, wijlen Dr. Niermeyer, een zoon des volks, een man, die meeleefde met zijn omgeving en hart had voor de plaats zijner inwoning en voor hare bronnen van bestaan. Het gedicht luidt:

EEN OUDE BUISJESDAG.

15 Juni.

Weer is de dag, 't aloude feest verschenen,
Der vaad'ren lust, de vreugd van 't nageslacht;
Weer zeilt de vloot naar 't koele Noorden henen,
Waar de Oceaan haar op zijn schoud'ren wacht.
Daar, waar hij soms zijn breidellooze krachten
Vergeefs beproeft op Hitlands rotsig strand,
Dat, hoog en steil, zijn worst'len blijft verachten,
En pal zich heft, hoe fel zijn woede brandt.

't Is feest! 't is feest! Ziet vlag en wimpel zwieren,
Zij waaien reeds, al fladd'rend, noordwaarts op,
Ziet d'achtb're Maas in de ochtendglansen tieren,
Zij toeft de vloot op 't statig wassend sop.
Zij wenscht als bruid den bruidegom te ontmoeten,
Dien ze in 't verschiet, in feestgewaad gehuld,
Haar naad'ren ziet en reeds van ver begroeten
Met wuivend doek en hijgend ongeduld.

Ziet oud en jong, van 't zelfde vuur aan 't blaken,
Daar 't koudste hart zelfs in de feestvreugd deelt,
In rei op rei, in bonten optocht naken,
De zorg van 't hart door hopen weggestreeld.
Ziet 't zonnevuur reeds hoog ter kim ontrezen,
't Deelt wijd en zijd zijn rijk verguldsel meê.
Ziet weer en wind, 't wil alles gunstig wezen:
Op visschers, op! 't Roept alles u naar zee.

Digitized by Google

Gij hoort die stem. Reeds ligt een aantal schepen
Aan 't ankertouw te wieg'len op den vloed;
Een ander deel, bij 't uit de haven sleepen,
Wordt met gejuich en luid hoezee begroet;
En 't ov'rig tal, dat langs de havenzoomen
Door 't knellend touw nog vast ligt aan den wal,
't Volgt ook weldra u naar de zilte stroomen,
Als 't nieuw getij hen zeewaarts roepen zal.

De vloed is af! Ginds zwaaien reeds de kielen,
Daar de eb begon, aan de ankertouwen rond,
Daar knarst de spil — en met verrukte zielen
Sleept 't zangrig volk het anker uit den grond,
De kiel drijft los, men hijscht met wakk're handen
Het zeil in top, dat 't windjen zwellen doet,
En 't zeemanshart zou thans van weelde branden,
Maar — 't uur is daar ten sombren afscheidsgroet.

De muts omhoog, met vreugde en weedom tevens;
Terwijl in 't oog de traan des afscheids blinkt,
Roept elk, om strijd, voor 't laatst den schat zijns levens
't Vaarwel nog toe, dat langs de golven klinkt.
Die groet geldt gade en kroost en vriend en magen
En 't minnend hart, dat op den oever zucht,
En vriend'lijk door de koeltjens voortgedragen,
Zweeft hij aan wal, weergalmend door de lucht.

Vast snelt de kiel, door wind en stroom gedreven,
De golven door, met vlag en wimpel op;
En 't water schuimt en krult zich voor den steven,
Die voren ploegt in 't zeewaarts vlietend sop.
Daar doet nog eens een luid vaarwel zich hooren:
't Is de afscheidsgroet, die van den wal weerklinkt.
Men staart een poos, — ze zijn uit 't oog verloren
't Is 't zeil alleen, dat nog van verre blinkt.

Toch rijk gezicht voor de opgetogen scharen,
Die zeilenrei, die uit de verte lacht.
Toch blij gevoel, daar op gekuifde baren
De rijke *zee* met open arm hen wacht:

Digitized by Google

Zij, eeuwen reeds bereid de vloot te ontvangen,
Die uit haar schoot, met schubbig goud belaan,
In 't vaderland ver boven stout verlangen
De welvaartszon zoo dikwerf op deed gaan, —

Ze is nog gereed ons kielental te dragen,
Nog heeft ze een schat verborgen in den schoot,
Nog helpt zij 't land van onze woning schragen,
En menigeen verleent zij nog het brood.
Ook heden nog stort zij in duizend harten
Aan boord en wal, de hoop op welvaart neer:
Zoo sterkt zij ginds, om weer en wind te tarten
En 't somber oog staart hier niet somber meer.

Vaart, visschers, wel! Slijt vergenoegd uw dagen.
Knoopt d'eendrachtsband als lotgenooten saam
Houdt, hoe 't u ga, het oog op God geslagen,
Prijst ook op zee Zijn nooit volprezen naam;
Zij eed en plicht ter aller uur gedachtig,
— Wij bidden saam den zegen van den Heer, --
Wordt ruim dit jaar den schat der zee deelachtig,
En keert verblijd naar Vlaardings reede weer!

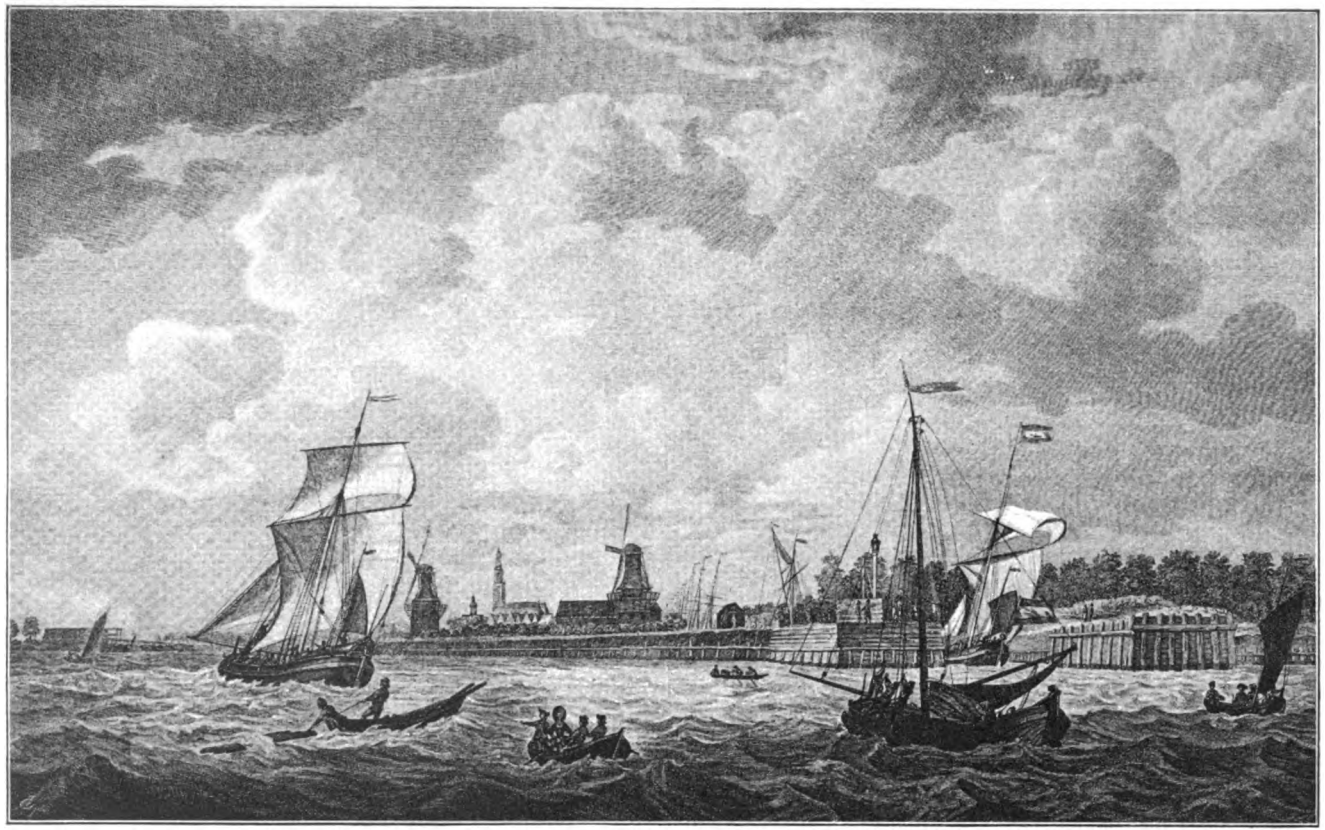
Mag eerlang dan ons havenhoofd weerklinken
Van 't vreugdelied, als stad- en landgenoot
In 't blij verschiet de jagersvlag zien blinken,
En de eerst'ling naakt der kostbre haringvloot.
Dan wordt het feest, zelfs in de schaam'le woning,
En dubbel feest langs heel den havenkant,
En feest zelfs aan den disch van onzen Koning
Dan wordt het feest in heel ons vaderland.

Ook het kuiperslied, aldus aanvangende:

„De buizen zijn binnen
Met haring zoo vet
Hoevelen beminnen
Dat edel banket."

herinnert ons den naam. Aanvankelijk waren de buizen kleine lichte vaartuigen, uitsluitend bestemd voor de haring-

Digitized by Google



Ouderwetsche haringbuis, zeilende uit de haven van Vlaardingen, laatst der vorige eeuw.
Naar een gravure van M. SALLIGT, naar een teekening van D. DE JONG.

Digitized by Google

Digitized by Google

visscherij. Gedurende den winter werden deze schepen evenals thans de loggers afgetuigd en opgelegd. Het gedeelte der haven daarvoor gereserveerd, heet ook thans nog „Het Buizengat" (*zie plaat XIII*). In later jaren evenwel verkregen deze schepen steeds grooter afmeting en droegen den naam van hoekerbuizen. Eigenaardig mag het genoemd worden, dat de oorspronkelijke buizen reeds van strijkende masten waren voorzien, een algemeen erkende factor voor de doelmatigheid ter haringvisscherij, terwijl deze bij latere modellen toch weder in onbruik zijn geraakt, om ten slotte weder algemeen te worden ingevoerd. Van den strijkenden mast bij de oorspronkelijke buizen vinden wij nog een afbeeldsel in de Hervormde Kerk te Maassluis, waar twee modellen daarvan voorzien, worden bewaard.

De *kwee* was van dezelfde constructie als de buis. Alleen miste dat schip het statiewerk achterop. Dit bestond uit de beide boegsels, welke een soort van boog vormden van bakboord naar stuurboord over den helm- of roerstok, evenals dit nog is op te merken bij de ouderwetsche tjalken. Waren de hoekerbuizen, zooals wij reeds gezien hebben, van zwaardere constructie en van grootere laadruimte voorzien, ook de bun, hetwelk in deze schepen was aangebracht, kenmerkte dit model.

Weldra onderging de hoekerbuis hetzelfde lot als de buis. Het statiewerk werd verwijderd en nu ontstonden daaruit de *hoekers*. Waaraan de naam *hoekerbuis*, later *hoeker*, is ontleend, heb ik niet kunnen opsporen.

Zeer waarschijnlijk staat deze naam in nauw verband met het bedrijf, dat dit vaartuig mede uitoefende. Ging toch de buis uitsluitend ten haring, de grootere hoekerbuis reeds was gebouwd ook voor de beugvisscherij, waarbij, zooals wij straks zullen zien, *hoeken* als vischtuig worden

Digitized by Google

gebezigd. De naam der daaruit voortgesproten nog grootere schepen, de hoekers, zal wel heenwijzen naar de geschiktheid van deze schepen ter hoekwantvisscherij, met welken naam ook de beugvisscherij wordt bestempeld. Wij zien, dat onze voorvaderen er dus reeds naar streefden ook de beug- of hoekwantvisscherij in vereeniging met de haringvisscherij uit te oefenen.

Evenwel bleek al spoedig dat deze grootere schepen te zwaar werden voor de haringvisscherij.

Wel doorleefden de hoekers jaren van bloei, maar het daaropvolgende tijdvak van kwijning en verval maakte het noodzakelijk naar andere hulpbronnen om te zien.

Niet één exemplaar van de oude hoekervloot is thans meer te vinden. Als sneeuw voor de zon zijn zij weggevaagd.

Nog eenige dezer vaartuigen vinden wij terug, dienende als aanlegplaatsen voor stoombooten, vastgemeerd aan ijzeren ketenen, zuchtende in levenslange gevangenschap. De lezer wende, zoo hij een dezer vaartuigen in dezen treurigen staat te aanschouwen krijgt, het hoofd af. Die vaartuigen toch, de kweekscholen onzer dapperen, waardoor der vaderen roem ter zee kon worden gehandhaafd, eertijds getooid met witte zeilen en met de driekleur in top, hadden nimmer deze vernedering mogen ondergaan. Hun val was te groot.

Nog 3 hoekerschepen, geheel van zilver vervaardigd, bleven in het bezit van de familie Hoogendijk. Een dezer 3 modellen, niet het fraaiste evenwel, bevindt zich thans in het Rijks-museum te Amsterdam.

Reeds tijdens het bestaan van de hoekers zagen wij de *sloep* (*zie plaat XV*) haar intrede doen.

Haar eigenlijke naam, Chaloupe, toont ons duidelijk aan, dat dit vaartuig van Fransche afkomst is. Het staat dus in geenerlei verband met den hoeker. Wel hadden de

Digitized by Google

sloepen, voor zoover zwaarte en afmetingen aanbelangt, overeenkomst met den hoeker, maar in vorm hadden zij daarmede niets gemeen. Hun scherp en snavelachtig voorschip en ook de inrichting van het tuig maakte het mogelijk met de sloepen scherp bij den wind te zeilen, mede een der voorwaarden om de beugvisscherij naar behooren te kunnen uitoefenen.

Vandaar dan ook dat de visschersdorpen Middelharnis, Zwartewaal en Pernis, die reeds van ouds meer uitsluitend zich daarmede bezighielden, al zeer spoedig de sloep of chaloupe in gebruik namen en nog hebben. Te Vlaardingen was dit schip eveneens reeds spoedig in zwang. Oorspronkelijk vol van boeg en laag van kimmen zijnde, nam de sloep later den meer sluiken scherpen voorboeg en de hoogere kimmen van den logger over. Het platte achterschip werd vervangen door den overhangenden spiegel, waardoor feitelijk het bovenschip werd verlengd. Al deze wijzigingen verhoogden het zeilvermogen en het aanzien zeer. Het aanbrengen van den overhangenden spiegel was een gevolg van de tuigverandering, die naar het voorbeeld van het kotterstuig plaats vond.

De sloep in haar oorspronkelijken vorm met plat achterschip, was van één grooten mast voorzien, waaraan één groot zeil met zeilboom was bevestigd. Deze groote massa nu was in de behandeling zeer onhandig en gevaarlijk bij ruw weder. Al zeer spoedig zag men in, dat door het overnemen van den bezaanmast met het daarbij behoorende achterzeil aan dit bezwaar kon worden te gemoet gekomen.

Het groote zeil kon daardoor veel worden ingekort, zonder het zeilvermogen van het schip te schaden.

Ook bij de haringvisscherij bleek dit kleine achterzeil zeer dienstig, ja zelfs onmisbaar. Werden de nieuw aan

Digitized by Google

te bouwen sloepen dus van overhangende spiegels voorzien, de reeds bestaande vonden een ander middel en plaatsten dezen bezaan- of achtermast voor het roer, een methode, die ook nu nog zelfs bij de nieuwste schepen wordt gevolgd.

Op onderstaande lijst van nieuw aangebouwde schepen vindt men dat op de werf 's Lands Welvaren reeds in den jare 1819 een sloep in aanbouw was en in 1828 een tweede. De reden waarom ik juist van de werf 's Lands Welvaren dezen staat heb doen afdrukken, vindt haar grond in het eigenaardig feit dat op deze werf de laatste hoeker, de eerste logger en ook de eerste nieuw-model stalen sloep werden gebouwd.

LIJST van de gebouwde Schepen op de Werven „'s Lands Welvaren".

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE.			WIJDTE.			DIEPTE.		
			El.	P.	D.	El.	P.	D.	El.	P.	D.
	Scheepsbouwmeester **JAN VAN VEEN.**										
1728	A. Klaasse	Buis	19	1	5	4	7	1	2	6	3
„	A. v. d. Linden . .	Hoeker	21	3	5	5	1	8	3	3	5
1729	J. Polderman	„	20	1	8	5	1	8	3	3	0
„	L. Polderman	Buis	22	6	1	5	4	4	2		9
1730	Châ. Manneke . . .	„	18	8	4	4	7	1	2		1
1731	C. Hekkenhoek . . .	„	18	8	4	4	7	1	2		1
„	A. v. d. Linden . . .	Hoeker	19	7	8	5	2	6	3		0
„	J. Polderman	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	L. Polderman	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
1732	A. v. d. Linde . . .	„	23	2	4	5	6	5	3	1	4
1734	G. v. Duift	Bootschip	27	0	9	6	9	1	3	6	1
„	A. v. d. Linden . . .	Hoeker	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	H. Manneke	Buis	18	8	4	4	7	1	2	5	1
1735	Châ. Manneke	„	19	1	5	4	7	1	2	4	6
„	J. Koning	„	18	8	4	4	5	5	2	4	1
1736	v. d. Linden	Hoeker	20	7	2	5	4	4	3	3	0
„	Jan Kuil	Buis	19	4	7	4	6	0	2	4	0
„	J. Polderman	„	19	0	0	4	4	0	2	4	0
1737	Assendelft	Hoeker	20	7	2	5	3	4	3	3	0
1738	Jan Kuil	Buis	20	1	0	4	7	1	2	5	1
„	C. Trapper	„	19	9	4	4	7	1	2	5	1

Digitized by Google

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE.			WIJDTE.			DIEPTE.		
			El.	P.	D.	El.	P.	D.	El.	P.	D.
1738	J. v. d. Linden . . .	Buis	19	9	4	4	7	1	2	5	6
„	J. Manneke	„	20	1	0	4	7	1	2	5	6
„	J. Badon	„	20	1	0	4	7	1	2	5	6
1739	H. van Munster . .	Hoeker	20	7	2	5	3	4	3	3	8
1741	J. G. Manneke . . .	Buis	20	1	0	4	7	1	2	5	0
„	L. Polderman	„	19	6	2	4	5	5	2	4	1
1743	G. v. d. Kemp . . .	Hoeker	20	7	2	5	3	4	3	3	0
1744	H. v. Munster. . . .	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
1745	L. Polderman	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	A. Hoogendijk . . .	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	C. Pezuis	„	25	1	2	6	5	9	3	3	7
1746	J. Brouwer	Buis	20	1	0	5	1	8	3	3	0
„	L. Polderman	Hoeker	25	7	5	6	7	0	3	4	5
„	Gose Klink	Hoeker buis	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	L. Polderman	„	20	7	2	5	3	4	3	3	0
„	De Wit	Buis	20	7	2	4	8	6	2	6	2
1748	J. Polderman	Hoeker	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	A. v. d. Linden. . .	„	21	3	5	5	3	3	3	3	5
1750	H. v. d. Scha Gz. .	Buis	20	1	0	5	1	8	3	3	0
„	A. Hoogendijk . . .	Hoeker	20	7	2	5	3	3	3	3	0
1751	H. van Munster. . .	Buis	18	8	4	4	4	0	2	5	1
„	Van Duin	Hoeker	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	A. v. d. Linden . .	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
1752	W. v. d. Linden . .	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	L. Polderman	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
1753	C. Klink	Buis	20	1	0	4	8	1	2	6	2
1755	C. J. de Willigen .	„	18	8	4	4	4	0	2	5	1
„	Kl. v. Letten	Hoeker	20	7	2	5	2	7	3	3	0
1756	Kl. Hoogendijk . . .	Buis	18	8	4	4	4	0	2	5	1
„	A. v. d. Linden. . .	„	18	8	4	4	4	0	2	5	1
„	J. Pezuis.	Hoeker	20	7	2	5	3	4	3	3	0
1757	P. J. van Dijk . . .	Buis	20	1	0	4	8	1	2	6	2
„	Assendelft	„	18	6	3	4	4	0	2	4	6
1758	Kl. v. Letten	Hoeker	19	7	8	5	1	8	3	3	0
1760	Kl. Hoogendijk . . .	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
1763	J. Brouwer	Buis	19	0	0	4	5	5	2	5	6
„	A. v. d. Linden . .	„	19	0	0	4	5	5	2	5	6
„	Kl. Hoogendijk . . .	Hoeker	21	6	7	5	4	9	3	4	5
„	J. Badon.	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
1764	Kl. Hoogendijk . . .	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	J. Brouwer	„	22	6	1	5	6	5	3	1	4
1765	L. Polderman	Buis	20	1	0	5	1	8	3	3	0
„	J. Pezuis.	Hoeker	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	L. Polderman	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	A. v. d. Linden. . .	„	18	5	3	5	1	8	2	5	6
1766	G. Lokhorst	„	20	8	8	5	2	3	3	3	0
„	L. v. Duin.	„	20	7	2	5	3	3	3	3	0
„	M. Roering	„	20	7	2	5	2	3	3	3	0
1767	H. Hoogendijk . . .	„	20	7	2	5	2	3	3	3	0
1768	J. Klink	„	20	7	2	5	2	3	3	3	0

Digitized by Google

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE.			WIJDTE.			DIEPTE.		
			El.	P.	D.	El.	P.	D.	El.	P.	D.
1769	Gose Klink	Hoeker bs.	20	7	2	5	2	3	3	3	0
„	J. Pezuis	Hoeker	20	7	2	5	2	3	3	3	0
1770	J. R. Polderman . .	„	19	7	8	5	1	8	3	3	0
1771	K. Hoogendijk . . .	„	20	7	2	5	2	3	3	3	0
1772	J. Breur	„	20	8	8	5	2	3	3	3	0
„	P. Luiker	Buis	20	4	1	4	8	7	2	6	2
1776	T. Brobbel	Hoeker bs.	21	0	4	4	8	7	2	6	4
	Scheepsbouwmeester **F. DE WILLIGEN.**										
1777	K. Hoogendijk. . . .	Buis	20	7	2	4	8	7	2	6	4
„	A. Brouwer	„	20	7	2	4	8	7	2	6	4
1778	Wed. A. v. d. Linden	Hoeker	20	8	8	5	3	4	3	3	0
„	K. Hoogendijk . . .	„	21	0	4	5	3	4	3	3	2
1779	A. Hoogendijk . . .	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
„	P. J. van Dijk . . .	Buis	21	0	4	5	3	4	2	7	2
„	Kl. Hoogendijk . . .	Hoeker	21	0	4	5	3	4	3	3	5
„	A. v. d. Ham	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
1780	H. Lokhorst	„	21	0	4	5	3	9	3	3	5
„	Wed. A. v. d. Linden	„	21	0	4	5	3	9	3	3	5
„	K. Hoogendijk . . .	„	21	0	4	5	3	9	3	3	5
1782	J. v. d. Drift	„	21	9	8	5	3	4	3	3	2
1783	J. P. Polderman . .	Buis	20	4	1	4	8	7	2	6	7
1784	M. v. Rossen	Hoeker	20	8	8	5	3	4	3	3	5
1785	A. Brouwer	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
„	T. Brobbel	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
1787	L. Brouwer	Buis	20	4	1	4	8	7	2	6	7
„	A. Brouwer	Hoeker	21	0	4	5	3	4	3	3	5
1788	T. Brobbel	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
„	Kl. Hoogendijk . . .	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
1789	Kl. Hoogendijk . . .	„	21	0	4	5	3	4	3	3	5
1790	J. Klink	Hoeker bs.	21	0	4	4	8	7	2	6	7
1791	P. Wijnen	Hoeker	21	0	4	5	3	9	3	3	5
1792	L. Brouwer	Buis	20	4	1	4	8	7	2	6	7
„	A. Brouwer	Hoeker bs.	21	0	4	4	8	7	2	6	7
„	A. v. d. Ham	Hoeker	21	0	4	5	3	9	3	3	5
1793	M. van Rossen . . .	„	21	0	4	5	4	2	3	3	5
„	A. v. d. Werf. . . .	„	21	0	4	5	4	2	3	3	5
1794	K. Hoogendijk . . .	„	21	9	8	5	4	2	3	3	5
1795	A. v. d. Werf . . .	„	21	0	4	5	4	2	3	3	5
„	A. v. d. Ham	„	21	9	8	5	4	2	3	3	5
1796	H. de Willigen . . .	Hoeker bs.	21	0	4	5	0	2	2	7	0
1797	A. v. d. Werf. . . .	„	21	9	8	5	0	2	2	7	0
1798	A. v. d. Werf. . . .	Hoeker	21	9	8	5	4	2	3	3	5
„	A. v. d. Werf. . . .	„	21	0	4	5	4	2	3	3	5
1800	A. v. d. Werf. . . .	„	21	0	4	5	4	2	3	3	5
1801	J. Hoogendijk. . . .	„	21	9	8	5	4	2	3	3	5
1802	J. G. Betz.	Hoeker bs.	21	0	4	5	0	2	2	7	0
1803	A. v. d. Werf. . . .	Hoeker	21	9	8	5	4	2	3	3	5
„	J. G. Betz	Hoeker bs.	21	0	4	5	0	2	2	7	0

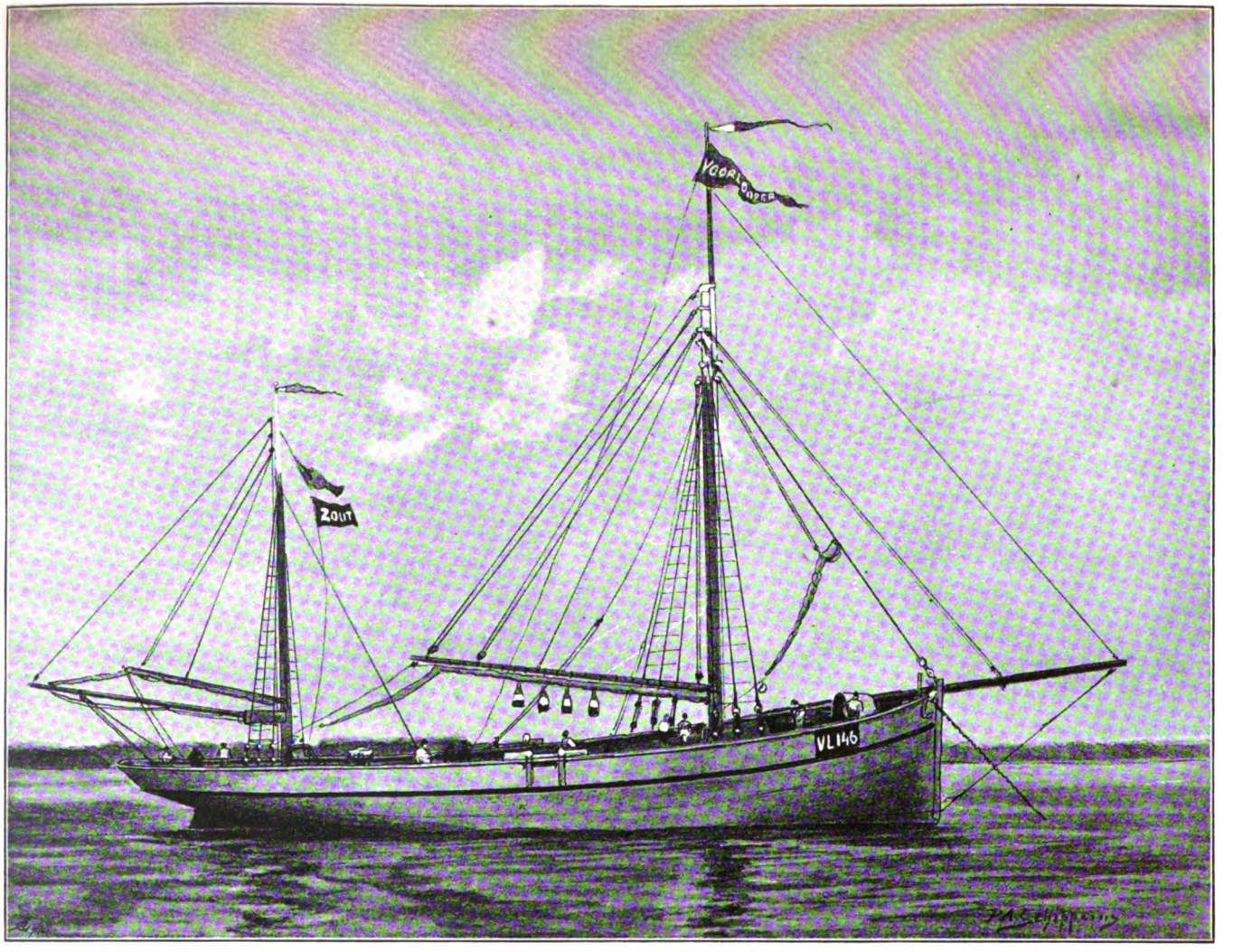
Digitized by Google

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE.			WIJDTE.			DIEPTE.		
			El.	P.	D.	El.	P.	D.	El.	P.	D.
1804	F. v. d. Elve	Hoeker bs.	21	0	4	5	0	2	2	7	0
1805	J. Bergwerf	Hoeker	21	9	8	5	4	2	3	3	5
1806	A. S. v. d. Heuvel .	Hoeker bs.	21	0	4	5	0	2	2	7	0
„	J. G. Betz	„	21	0	4	5	0	2	2	7	0
1814	C. de Vlaming . . .	Hoeker	21	9	8	5	4	1	3	3	9
1815	Betz & d. Willigen.	„	23	0	6	5	6	5	3	5	3
1816	F. v. d. Elve	„	21	0	3	5	4	4	3	2	1
„	W. v. Rossen	Hoeker bs.	21	0	3	4	9	4	2	7	6
„	H. de Jong	Hoeker	21	0	3	5	4	4	3	2	1
1817	Wed. T. Brobbel . .	„	21	9	8	5	4	4	3	2	1
„	A. Voorbach	Hoeker bs.	21	0	3	4	9	4	2	7	6
1818	W. v. Rossen	„	21	0	3	4	9	4	2	7	6
1819	A. Kwak	Chaloupe	19	8	6	5	4	9	2	9	8
1820	G. de Jong	„	19	8	6	5	4	9	2	9	8
1825	H. de Jong	Hoeker	21	9	8	5	4	1	3	2	1
1826	Betz & d. Willigen.	„	24	0	2	6	0	1	3	7	6
1828	Reed. de Hoop . . .	„	21	9	8	5	4	1	3	2	1
„	J. Slis	Chaloupe	20	1	4	5	4	9	3	0	6
„	Reed. de Hoop . . .	Hoeker	21	9	8	5	4	1	3	2	1
	Scheepsbouwmeester										
	A. v. d. WERF DE WILLIGEN.		21	9	8	5	4	7	3	1	4
			26	0	6	6	4	4	3	7	9
1829	Reed. d'Hoop	Hoeker	21	9	8	5	4	7	3	1	4
„	Betz & d. Willigen.	„	21	9	8	5	4	7	3	1	4
1830	A. Hoogendijk . . .	„	22	7	4	5	9	7	3	5	6
1831	A. Kwak	„	22	6	1	5	9	7	3	6	1
1833	Betz & d. Willigen.	„	21	9	8	5	4	7	3	1	4
1836	A. Hoogendijk . . .	„	21	9	8	5	4	7	3	1	4
„	J. d. Breems	„	21	0	4	5	4	4	3	1	4
1837	W. v. Rossen	„	21	0	4	5	4	4	3	1	4
„	K. Dorsman	„	22	6	1	5	9	7	3	6	1
„	B. A. v. d. Brink .	„	21	3	5	4	9	5	2	9	3
1838	M. R. Hoogendijk .	„	21	9	8	5	5	2	3	4	5
„	H. de Jong	Hoeker bs.	29	8	3	7	3	8	4	0	8
„	De Groot & Roelants	Hoeker	22	6	1	5	9	7	3	6	1
1839	De Groot & Roelants	„	21	6	7	4	9	5	2	9	3
1840	J. de Willigen . . .	„	30	1	4	7	7	7	4	7	6
„	H. de Jong	Hoeker bs.	22	6	1	5	9	7	3	6	6
„	de Groot & Roelants	Barkschip	21	8	7	4	8	4	2	8	3
1841	A. Hoogendijk . . .	Hoeker	21	0	4	4	9	4	2	8	7
„	Reed. de Hoop . . .	Buis	21	9	8	5	4	7	3	1	4
1843	Reed. de Hoop . . .	Hoeker bs.	23	2	4	5	9	6	3	6	1
1845	H. Kikkert	Hoeker									
1847	Warmelo & v.d.Drift										
1856	W. v. Rossen	Kwee									
„	IJzermans & Co. . .	Hoeker									
„	W. van Rossen . . .	Hoeker									
1857	Warmelo & v. d. Drift	Hoeker									

Digitized by Google

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE in Amsterd voeten.	AANMERKINGEN.
	Scheepsbouwmeester			
1858	**De Erven DE WILLIGEN.**			
1859				
1860				
1861	Niets aangebouwd. Tijdvak van verval der Hoekers en Buizen.			
1862				
1863				
1864				
	Scheepsbouwmeester			
	J. J. ROELANTS.			
1865	A. Hoogendijk Jz. .	Koopvaardij-hoeker	80	
1866	A. Hoogendijk Jz. .	Sloep	77½	
„	W. van Rossen . . .	Hoeker	77½	Laatst aangebouwde Hoeker.
„	A. E. Maas	Logger	76	Eerste Loggerschip.
1867	A. E. Maas	„	71	
„	A. E. Maas	„	71	
	Scheepsbouwmeester			
	G. VAN DUFFELEN FIGEE.			
1868	A. Hoogendijk Jzn..	Sloep	77½	
1869	Recht door Zee. . .	Logger	74½	
1870	Recht door Zee. . .	Sloep	77½	
„	Recht door Zee. . .	Logger	77½	
„	Noordzee.	„	77½	
1871	Noordzee.	Sloep	79½	
„	P. L. Slis & Zn. . .	„	76	
1872	Noordzee.	„	76½	
1873				
1874		Logger	77½	
„	IJzerman & Co.. . .	„	77½	
„	A. Hoogendijk Jzn.	Sloep	77½	
„	W. Hoogendijk . . .	„	77½	
1875				
	Scheepsbouwmeester			
	I. S. FIEGEE Jr.			
1876	B. Jongejan	Sloep	78	
1877	P. L. Slis & Zoon .	„	77	
1878	W. Hoogendijk . . .	„	77½	
„	Pronk & de Mos . .	Logger	77½	
1879				
1880	A. Hoogendijk Jzn.	Sloep	77½	
1881				
1882	W. Verheij	Logger	77½	
1883	Nederland	„	78½	
1884	Schipper en Muller	„	78½	
„	M. Zwanenburg. . .	Sloep	88	

Digitized by Google



Nieuw-model stalen sloep der Doggermaatschappij.

Digitized by Google

Digitized by Google

JAARTAL.	REEDERS.	NAMEN DER SCHEPEN.	LENGTE in Amsterd. voeten.	AANMERKINGEN.
1884	Nederland	Logger	78½	
1885	Schipper en Muller	„	78½	
1886	P. L. Slis & Zoon .	Sloep	80	
1887				
1888				
1889				
1890	Schipper en Muller	Stalen Logger	87	
1891	C. M. v. d. Toorn .	Logger	78½	
„	Dogger-Maatsch. Dir. A. Hoogendijk Jz.	Stalen Sloep	89	Eerste stalen sloepschip ingericht ter haring- en beugvisscherij te versche en te zoute.
1892	J. P. de Mos	Logger	78½	

AANMERKINGEN.

„In het jaar 1739 voor de Heer H. van Munster een Hoeker gemaakt met bestemming naar IJsland; dezelve werdt door een Deensch Oorlogschip genomen, doch door den Stokhouder D. Boog afgelopen. In 1741 voor de Heer L. Polderman een Buis binnen den tijd van agt weken geheel gereed. In 1765 een Hoeker voor Duinkerken met bestemming naar IJsland besteld door de Heer A. van der Linden. In 1778 een Hoeker opgezet voor de Heer Kl. Hoogendijk de kiel gelegd in het begin van September en Kersmis gereed om in zee te zeilen. In 1779 15 Junij de kiel gelegd voor een Hoeker voor de Heer Kl. Hoogendijk van stapel gelopen Rotterdamsche kermis. In 1793 een Hoeker voor de Heer A. van der Werf na Buisjesdag uitgehaald door stuurman J. Walraven en dezelfde reis op IJsland door de Franschen verbrand. In 1801 een Hoeker opgezet voor de Heer Jac. Hoogendijk doch later overgedragen aan de Heer P. Kruif te Delfshaven. In 1829 den 17 December voor de Heeren Betz en de Willigen de kiel gelegd voor een koopvaardij Hoeker, bij dezen aanbouw was eene Landspraemie ter bevordering der scheepsbouw verbonden, doch daar dezelve zoo sterk toenam, moesten de schepen om hiervan genot te hebben voor Pmo Julij 1830 van stapel zijn dit geschiedde den 21 Junij. In 1839 voor de Heeren de Groot Roelants en Co. te Schiedam een koopvaardij-Hoeker met bestemming naar Oost-Indie, in 1840 voor de Heeren de Groot Roelants en Co. te Schiedam een Barkschip met bestemming naar Oost-Indie."

De *logger* (*zie plaat XVI*), waarvan ik reeds terloops gewaagde, werd in 1865 door den heer A. E. Maas hier te lande ingevoerd. Evenals de sloep is dit vaartuig van Fransche afkomst. Het werd te Boulogne gebouwd, was van elegante constructie en bleek reeds het eerste jaar zeer geschikt te

Digitized by Google

zijn voor de haringvisscherij. Reeds in het volgende jaar deed dezelfde heer Maas een tweede schip bouwen, maar nu in ons vaderland. Dit loggerschip werd gebouwd onder directie van den heer J. J. Roelants op de werf „'s Lands Welvaren" te Vlaardingen, oorspronkelijk toebehoorende aan den heer Alewijn van der Werf de Willigen. Het schip droeg den naam van „Hollander," in tegenstelling van het eerste schip, dat algemeen „de Fransche logger" werd genoemd.

De logger draagt minder zijn naam naar den vorm van het schip dan wel naar de inrichting van het tuig. Dit is ook bij vele andere schepen het geval. Een schoonerschip wordt b. v. een brikschip door wijziging van het tuig in dien geest. Het Fransche loggerschip had 3 masten: twee groote strijkende masten en een kleinen achtermast. De masten waren voorzien van emmerzeilen, die evenwel reeds spoedig door gaffelzeilen werden vervangen. Het loggerschip zelfs in dezen verbeterden vorm bleef niet lang in zwang. Reeds de twee volgende, eveneens op de werf „'s Lands Welvaren" gebouwd, werden voorzien van het welbekende en thans algemeen gebruikelijke kotterstuig. Dit bestaat uit één grooten en een kleinen mast, den bezaanmast genoemd. Ook de sloepen namen, zooals wij reeds zagen, dit tuig over.

Onze tegenwoordige vloot bestaat dus feitelijk niet uit loggers maar uit kotters. Niet dadelijk werd door allen de verandering van het tuig gevolgd. Nog vele loggers werden gebouwd, voorzien van het oorspronkelijk loggerstuig, zijnde 3 masten. Zelfs werden meerdere sloepen met oorspronkelijk loggerstuig aangebouwd. Dit waren de sloeploggers.

Te Emden bracht men iets anders te voorschijn. De groote strijkende mast bleef bestaan en men plaatste

Digitized by Google

daarachter een grooten schoonermast, staande in het netruim. Deze schoonermast kon niet worden gestreken en de verandering was dus in strijd met het begrip, dat ten grondslag lag aan de invoering der loggerschepen.

Deze inrichting verdween zeer spoedig en men ging nu algemeen en voor goed over tot het kotterstuig (*zie plaat XXI*).

Hebben wij hierboven gezien hoe de hoekerschepen, plaats makende voor de loggerschepen, spoedig geheel verdwenen, niet alzoo ging het met de sloepen. Dat meerdere loggers dan sloepen werden aangebouwd, is toe te schrijven aan de meerdere geschiktheid der eerste ter haringvisscherij, d. w. z. zoolang men niet het middel vond om ook de sloep dezelfde eigenschappen te verzekeren.

Inderdaad verschilt de sloep naar den vorm zeer weinig van den logger. De verbeteringen en wijzigingen, die beide schepen ondergingen en van elkander overnamen, reduceerden het verschil aanmerkelijk. Het is niet onaardig de afwijkingen in constructie te leeren kennen. Is de wijdte en lengte bij even groote schepen van iedere soort gelijk, de diepte van een sloep is daarentegen $12\frac{1}{2}$ voet van af onderkant dek, terwijl die van een logger slechts 11 voet bedraagt. De kiel van een logger is 10 duim dik en 14 duim breed, terwijl die van een sloep 12 duim dik en 14 duim breed is. Die meerdere dikte is noodig, omdat de sloep door de bun geen doorloopend zaadhout kan hebben. Op de kiel komen ten dienste van de constructie en indeeling 3 of 4 bunschilden te staan, die met $1\frac{1}{2}$ duims dikke bouten daaraan worden bevestigd. Weet men, dat ook de spanten over de lengte van de bun gedeeltelijk niet kunnen doorloopen, dan zal men begrijpen, dat de kiel over deze lengte een zeer sterk zelfstandig onderdeel behoort te zijn.

Hoewel de stevens van den eersten logger lichter waren,

Digitized by Google

zijn deze langzamerhand zwaarder geworden en gelijk aan die der sloepen.

De spanten der sloepen bestaan uit zeven stukken, een onder- en een bovenstuk, verbonden door een stuk hout, gevormd naar het beloop van het schip. Denkt men zich deze stukken aan weerszijden van het schip en voegt men daaraan toe het stuk, de wrang, dat de onderstukken aan de kiel bevestigt, dan verkrijgt men als som zeven stukken (*zie plaat XVII*).

De dikte dezer spanten is 9 duim; op de verbindingsplaatsen dus 18 duim. Op die plaatsen wordt de sloep „volhout," zooals men dat noemt. Deze spanten zijn onderling met bouten verbonden, zoodat het schip daar feitelijk geheel dicht is (*zie plaat XVIII*).

Bij de loggers staat elke spant op zich zelf. De onderlinge afstand bestaat 7 duim. Het zaadhout bij den logger loopt van voor tot achter en wordt door de spanten aan de kiel met bouten bevestigd.

Zooals de lezer opgemerkt zal hebben, ontbreekt dit doorloopende zaadhout bij de sloep en vullen daar de bunschilden deze leemte aan.

De binnenbeplanking en het dek van de sloep en van den logger zijn geheel met elkaar in overeenstemming. De zwaarte der buitenhuid heeft de logger thans van de sloep overgenomen. Aanvankelijk was deze bij den logger $^1/_2$ duim lichter. In de plaatsing der berghouten bestaat zeer veel verschil, want terwijl bij de sloep het eene boven het tweede onder het dek is geplaatst, liggen bij den logger beide berghouten onder het dek (*zie plaat XVIII*).

Het dekwater wordt dan ook bij den logger over de berghouten onder de verschansing door geloosd, en deze wordt voor dat doel over de grootste lengte open ge-

Digitized by Google

houden. De sloep heeft daarentegen 16 à 18 spuigaten, die door de eikenhouten verschansing en door het berghout geboord worden. De bouw bovendeks van de sloep wijkt ook geheel af van die der loggerschepen. Bij de sloep is het bovenschip van buiten en van binnen met 2 duims eikenhout beplankt tot aan de bovenzijde der verschansing en aldaar waterdicht afgesloten door een eikenhouten dekking, het *potdeksel* genaamd. Bij den logger heeft deze afsluiting gelijk met het dek plaats, dus onder de verschansing, door de sluit- of vullingsstukken.

Bovendeks zijn de loggers alleen van een buitenhuid van vuren delen voorzien, terwijl aan de bovenzijde een eikenhouten ribbe, *reeling* genaamd, is aangebracht, ten einde het onderling verband te vormen der verschansingstutten. Wat nu ten slotte de sloep het meest onderscheidt van den logger is de bun. Hoewel er, zeer sporadisch, loggers te vinden zijn met een bun, behoort deze onafscheidelijk als onderdeel bij de constructie van de sloep.

Hoe de bun is ontstaan, is mij niet bekend. Waarschijnlijk hebben onze voorvaderen aanvankelijk bakken in hun schepen geplaatst, alvorens zulk een bak als onderdeel van het schip, dus als bun te construeeren. Dat zulke bakken, zelfs al vond men het middel om het water daarin te ververschen, niet doelmatig voor zeeschepen zijn, is licht te begrijpen. De opening van boven in zulke bakken kon toch slechts zeer gebrekkig zijn, ten einde uitstorting te voorkomen. De reeds door den hoek verwonde visch zou het bij deze gebrekkige luchtverversching en toch immer onvoldoende waterverversching zeer hard te verantwoorden hebben. Neemt men daarbij in aanmerking, dat het bij slechts eenigszins woelige zee bezwarend zou zijn om de gestorven visch geregeld te verwijderen, dan zal het den lezer niet verwonderen, dat naar een betere

Digitized by Google

inrichting werd omgezien. Met het aanbrengen van de bun was het vraagstuk opgelost (*zie plaat XIX*).

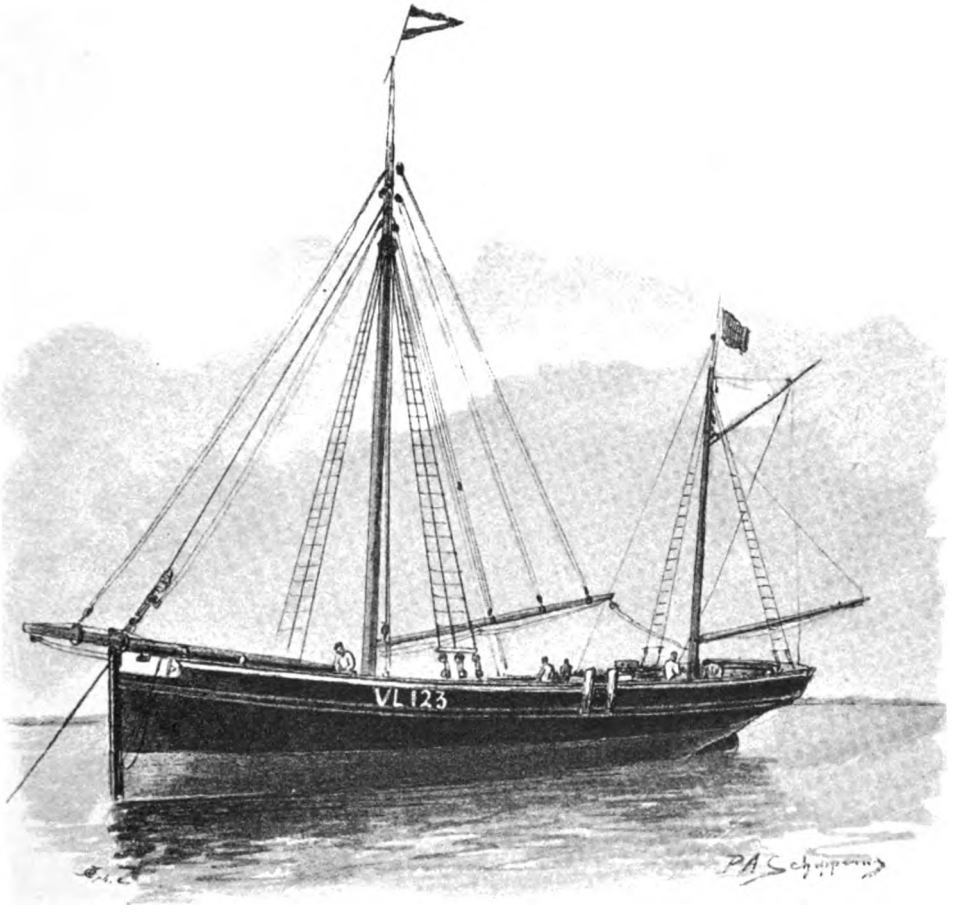
De lezer stelle zich voor het ruim van het schip. In het midden van dit ruim nu wordt een zeker gedeelte van het voor- en achterschip afgescheiden door beschotten of schilden, het voor- en het achterschild genaamd, welke waterdicht op de kiel en aan de wanden van het schip worden bevestigd.

Deze schilden reiken niet tot aan het dek, maar zijn slechts 4 voet hoog.

Door deze schilden van boven eveneens waterdicht af te dekken, welke afdekking het bundeken wordt genoemd, heeft men in het schip een waterdichten bak geconstrueerd. De wanden van dezen bak worden dus gevormd door de 2 schilden, de bovenbedekking, de buitenhuid van het schip en de kiel over een lengte strekkende van het voor- tot het achterschild.

Ten einde water en lucht toegang te verschaffen tot dezen bak, worden in de buitenhuid over de beschreven lengte 6 à 1200 gaten van 1 duim middellijn geboord, naar gelang van de grootte van de bun, benevens 3 grootere openingen, de kielgaten. In de bovenbedekking wordt een langwerpig vierkante opening gelaten. Op de zijden daarvan wordt een koker geplaatst, de bunbak, eveneens waterdicht, waarin het water kan opstijgen ter hoogte van den diepgang van het schip, zonder in de overige ruimen te vloeien. Ook door dezen bunbak verkrijgt men luchtverversching. Behalve het voor- en achterschild zijn in de bun al naar de grootte nog 1 of 2 schilden geplaatst, dienende als verbanddeelen bij gemis aan doorloopende spanten en doorloopend zaadhout. Het uitsluitend te laten aankomen op deze schilden, laat de constructie niet toe. In elke afdeeling bevindt zich dan

Digitized by Google



Haringlogger met kotterstuig.

Digitized by Google

Digitized by Google

ook een doorloopend spant, waarvan de scherpe hoeken zijn afgerond, opdat de visch zich zoo min mogelijk beschadige.

De bunbak van af het deken of bundeken oploopende tot het dek, behoeft slechts waterdicht te zijn ter hoogte van den grootsten diepgang van het schip, want dat het water van binnen niet hooger opstijgt dan buiten de wanden heeft men op de schoolbanken al geleerd.

Boven dit vereischte waterdichte gedeelte bevinden zich in den bunbak vierkante openingen, zoogenaamde *kaardeuren*. Deze kaardeuren op verschillende afstanden aangebracht, verleenen toegang tot de bun en stellen de manschappen in staat met het schepnet alle hoeken te bereiken en de visch uit te scheppen. De bunbak is boven aan het dek afgesloten door roosters of luiken. Roosters zijn te prefereeren, omdat ook daardoor nog luchtverversching plaats vindt.

Niet elke bun is even groot. Bij de hoekers bedroeg de lengte 15 voet, bij de sloepen varieert deze van 19 tot 28 voet.

Men heeft wel eens beweerd, dat houten bunschepen door het gemis van doorloopende spanten minder sterk zijn. Evenwel moet er op gewezen worden, dat door de schilden een flink dwarsscheepsverband wordt verkregen, terwijl de langsverbanden, als de zwaardere kiel, de kimwegers, de balkwegers, de watergangen of lijfhouten en de berghouten in geenen deele worden verstoord.

Heb ik er op gewezen, dat het nut dezer zwaardere bunschepen weder niet geheel te vereenigen was met de eischen, waaraan zij voor de haringvaart moesten voldoen, een middel om dit gebrek weg te nemen, werd gevonden in het aanwenden van staal als bouwmateriaal, en door de schepen zonder deze aanmerkelijk te verbreeden, meerdere lengte te geven.

Digitized by Google

Werd reeds circa 15 jaren geleden een tweetal ijzeren loggerschepen door de firma Hoogerwerf & Co. alhier in de vaart gebracht, voorzien van een bun, nog altijd lieten flinke schepen van voldoende afmeting op zich wachten, want de vrees dat grootere schepen te zwaar zouden worden voor de haringvisscherij bleef wegen, totdat in 1891 de eerste nieuw-model stalen sloepschepen, ingericht voor de haringvisscherij en de verschvaart, in exploitatie werden gebracht door de daartoe opgerichte Dogger-maatschappij.

Het eerste dezer nieuwe sloepschepen werd eigenaardig weder gebouwd op dezelfde werf „'s Lands Welvaren", waarop ook de kiel werd gelegd voor den eersten logger, nu circa 30 jaren geleden, maar thans onder directie van den scheepsbouwmeester I. S. Fiegee (zie bladz. 179). Deze proefneming slaagde volkomen.

De overwegingen, die golden voor het bezigen van staal als bouwmateriaal, waren de volgende:

1°. Door het dunnere materiaal, dus ook dunnere kiel en stevens en sluikere boegen, minder tegenstand van water en wind.

2°. Meer ruimte bij een zelfden omvang door de kleinere afmeting van spanten en dunner huid.

3°. Door het dunnere materiaal daarstelling van een lichter schip.

4°. Het bij houten schepen zoo gevreesde vuur werd aldus vermeden, terwijl de ervaring heeft geleerd, dat de vrees voor het ontijdig afslijten der platen door roest ongegrond is.

5°. Averij is altijd plaatselijk, d. w. z. de schade door aanzeiling of stooten breidt zich niet zoover uit als bij houten schepen.

6°. Een ijzeren of stalen vaartuig is in den regel vol-

Digitized by Google

komen waterdicht en behoeft nimmer te worden gekalefaat of gebreeuwd.

7°. Een ijzeren of stalen vaartuig is na verloop van jaren steeds plaatselijk, waar dat noodig is, te versterken of te vernieuwen, zonder dat men gevaar loopt, dat de eene reparatie het gevolg zal zijn van de andere.

De grootere afmeting der nieuw-model sloepen werd dus onschadelijk gemaakt door het aanwenden van lichter bouwmateriaal niet alleen, maar de oprichters van de Doggermaatschappij hadden ook rekenschap gehouden met het feit, dat de windvang op de boegen door de grootere lengte der schepen niet werd vergroot en dat een lang schip gemakkelijker op de zee zich beweegt dan een kort vaartuig.

Terwijl dus door de meerdere lengte een zeewaardiger en vlugger schip werd verkregen, kon daarenboven ook de bun aanmerkelijk worden vergroot en werd het laadvermogen veel gunstiger. De lengte van een vischschip kan men, zooals op plaat XIX zichtbaar is, in de volgende formule samenvatten:

de lengte = kabelgat + volkslogies + afstand volkslogies tot voorkant bun + lengte bun + netruim + reepruim + kajuit + bergplaats diversen tot aan den achtersteven.

In deze formule zijn dan ook alle afdeelingen vervat, die men achtereenvolgens in een vischschip aantreft. Ons rest alleen deze afdeelingen nader te bezien om den lezer een idee te geven van de inrichting en verdeeling onder het dek.

Het *kabelgat* is een bergplaats voor de ankerkabels. De ruimte daarvoor noodig, behoeft niet grooter te zijn, dan die welke de ankerkabel inneemt, mits deze daarin behoorlijk kan worden opgeschoten. In den regel wordt 7 à 8 voet lengte daarvoor gereserveerd.

Digitized by Google

Het *volkslogies* of het zoogenaamde *vooronder*, de woning voor de matrozen, is gewoonlijk 12 voet lang. Aan beide zijden bevinden zich langsscheeps twee slaapsteden of kooien, ieder 6 voet lang, dus juist de lengte van een man. Elke kooi heeft twee verdiepingen, zoodat langsscheeps 8 kooien worden verkregen. Dwarsscheeps bevinden zich nog twee slaapsteden. Met de huishoudelijke inrichting van het volkslogies maken wij later kennis.

De *afstand volkslogies tot voorkant bun* wordt ingenomen door tonnen- of laadruimen. Ten einde de grootte dezer laadruimen te bepalen, houde men in het oog, dat de lading der vischschepen bestaat uit haring of visch, verpakt in tonnen van gelijke grootte. Deze laadruimen worden derhalve zoo onderverdeeld, dat steeds de lengte van een ton als eenheidsmaat dient. Een grootte van 3 tonnenlengten is de meest gebruikelijke. In deze ruimte bevindt zich de groote mast. Gewoonlijk wordt deze op een derde van de lengte van het schip geplaatst in de nabijheid van het groote spant.

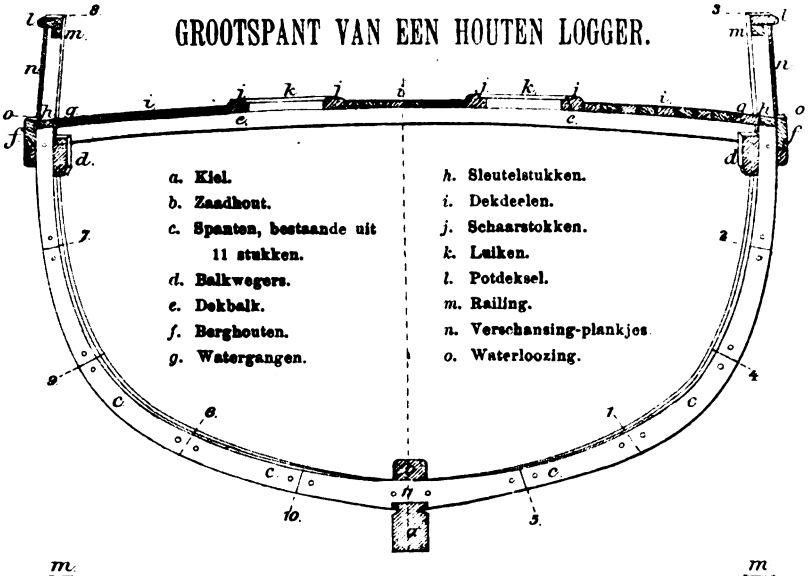
De grootte van de *bun*, die nu volgt, is eveneens gebonden aan de eenheidsmaat van een ton, want zooals wij straks zullen zien, dient dit onderdeel gedurende den zomer als laadruim. Bij de nieuwste stalen sloepen is deze bun 28 voet lang, juist de lengte van 10 tonnen plus de dikte der dekbalken, waartusschen de ton moet kunnen worden doorgelaten.

Het *netruim*, de naam geeft het reeds aan, dient gedurende den zomer tot bergplaats der haringnetten. Daar evenwel de geheele ruimte daartoe niet wordt ve eischt, worden ook haringtonnen daarin geborgen. De lengte van het netruim bedraagt die van 3 haringtonnen.

Ditzelfde netruim wordt gedurende den winter tot bergplaats van de versche visch gebezigd. Ter hoogte van het

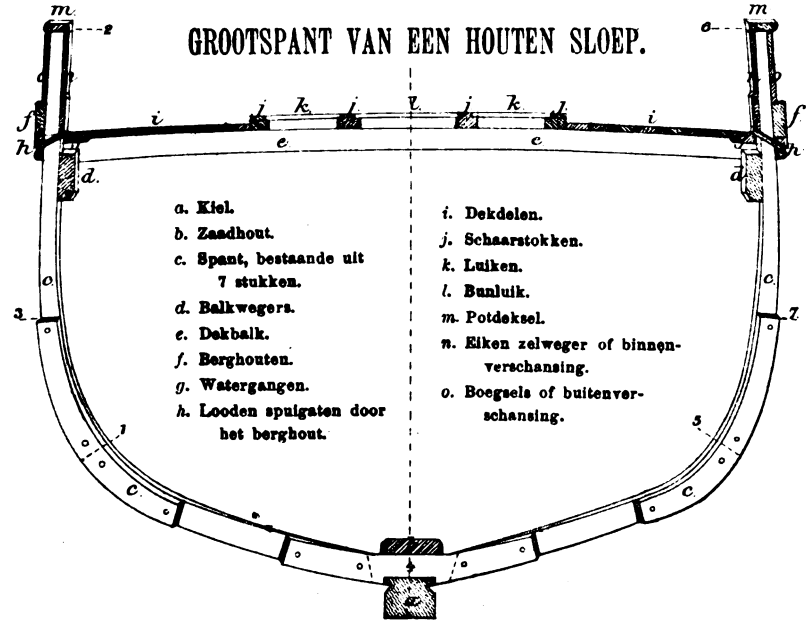
Digitized by Google

GROOTSPANT VAN EEN HOUTEN LOGGER.



a. Kiel.
b. Zaadhout.
c. Spanten, bestaande uit 11 stukken.
d. Balkwegers.
e. Dekbalk.
f. Berghouten.
g. Watergangen.
h. Sleutelstukken.
i. Dekdeelen.
j. Schaarstokken.
k. Luiken.
l. Potdeksel.
m. Railing.
n. Verschansing-plankjes.
o. Waterloozing.

GROOTSPANT VAN EEN HOUTEN SLOEP.



a. Kiel.
b. Zaadhout.
c. Spant, bestaande uit 7 stukken.
d. Balkwegers.
e. Dekbalk.
f. Berghouten.
g. Watergangen.
h. Looden spuigaten door het berghout.
i. Dekdelen.
j. Schaarstokken.
k. Luiken.
l. Bunluik.
m. Potdeksel.
n. Eiken zelweger of binnenverschansing.
o. Boegsels of buitenverschansing.

Digitized by Google

Digitized by Google

bundeken wordt daarin dan een houten vloer gelegd, zoodat deze daarmede één vlak vormt en een uitstekende ruimte aanbiedt tot opstelling van vischhokken niet alleen, maar tevens tot het verrichten der werkzaamheden, als azen, beugspleten, enz.

De *Keeën* (vischhokken) dienen tot bergplaats van de ijsvisch.

Het *reepruim* heeft een lengte van 2 tonnen en wordt door een vast schot van het netruim gescheiden. Gedurende den zomer worden de reepen van het haringvischtuig daarin geborgen; in den winter dient het tot bergplaats van ijs. Daar de vischhokken zich in het aangrenzende netruim bevinden, verleent gemakshalve een deur in het reeds genoemde schot toegang van het netruim tot het reepruim.

Het schipperslogies (kajuit), de verblijfplaats voor schipper en stuurman, heeft een lengte gelijk aan die van een kooi, dus 6 voet, + de lengte van het portaal. Het ligt voor de hand, dat men zulk een kajuit naar welgevallen kan afmeten, ten minste als men niet aan een bepaalde lengte van het schip is gebonden.

Het zal nu voor elk lezer gemakkelijk zijn, als hij de geheele lengte van het vischschip kent, de grootte van het resteerend achterruimpje te berekenen.

Heb ik zooeven opgemerkt, dat de kajuit, dus daardoor ook het achterschip, naar welgevallen zou kunnen worden verlengd, niet alzoo zou men in tegenovergestelde richting kunnen handelen.

Aan een juiste minimumlengte is men immer gebonden. Bezien wij daartoe de indeeling op het achterdek van af de netruimluiken. (*Zie plaat XX*). Deze luiken hebben een lengte van $4\frac{1}{2}$ voet. Hierop volgt achter het reepruimluik de spil. De middellijn nu van den cirkel door den spilgang gevormd is $15\frac{1}{4}$ voet en de polen van deze

Digitized by Google

middellijn (de uiteinden der spilspaken) moeten vrijloopen aan de ééne zijde van de netruimluiken en aan de andere zijde van den bezaanmast, die nu volgt.

Deze mast vereischt een plaatsruimte van een voet. De roerpen of roerstok, die zich achter dezen bezaanmast bevindt, heeft een lengte van 7 voet. Als doorgang tusschen den bezaanmast blijft 1 voet ruimte. Het behoeft wel geen nadere vermelding, dat deze roerstok ook de plaats bepaalt van den achtersteven en daar men bij de hier opgenoemde onderdeelen aan de aangegeven minimummaten gebonden is, wordt ook daardoor de minimumlengte van het achterschip van af de netruimluiken en dus ook van het klein achterruim bepaald.

Door hier te beschrijven op welke wijze het aanbrengen en de verbinding der onderdeelen plaats vindt bij de constructie van stalen en houten schepen, zoude ik het terrein overschrijden door mij afgebakend voor dit werkje. Het zij hier aangestipt, dat de onderverdeeling der stalen schepen geheel met die der houten schepen overeenstemt. In afwijking met de constructie der houten sloepen, wordt de huid der stalen sloepen aan de binnenzijde tot aan de kimmen (de rechtopstaande zijden van het schip) over de volle lengte met een laag cement bedekt. Een drieledig doel wordt daarmede bereikt: 1°. kan tot op deze hoogte de pekel geen schadelijken invloed hoegenaamd uitoefenen. Ook het water, dat zich onder in het schip verzamelt, bevat doorgaans zuren, waardoor de verf zou worden weggevreten en het metaal aan roesten zou zijn blootgesteld, als deze voorzorgsmaatregel niet genomen werd. De belangrijkheid van dezen maatregel komt duidelijk aan het licht, als wij weten dat roest ruim 60 % ijzer bevat; 2°. moeten de gaten van de bun gedurende den zomer met houten proppen worden dichtgemaakt. Door

Digitized by Google

de dunne wanden der stalen platen zou dat zonder cement onmogelijk zijn. Het cement vult derhalve de mindere dikte der stalen platen aan; 3e. wordt de laag cement in de bun tot een dikte van die der spanten opgebracht zoodat daarin elke oneffenheid wordt weggenomen. De visch kan zich dus aan geen ongelijkheid kwetsen. Zelfs de klinknagels zijn zoo geplaatst, dat de koppen naar den buitenkant van de bun vallen.

Ware het overeen te brengen met het bedrijf dan zou aan de constructie een ijzeren dek zeer ten goede komen. Dient een houten dek bij de houten sloepen als een der voornaamste langsverbanden, bij stalen schepen is dit niet het geval. Het hout toch zal zich begeven als staal nog niet de minste werking vertoont. Dit zal duidelijk zijn, daar allen het groote verschil in veerkracht tusschen hout en staal kennen.

Het zal nu voor den lezer niet moeielijk zijn, mij te volgen, waar ik in het volgend hoofdstuk de uitoefening van het bedrijf nader zal uiteenzetten.

Opdat dit ook voor den leek geen bezwaar zoude opleveren, wordt op plaat XXI een tuigteekening gevonden. Elk touw en elk zeil is daarop met de benaming aangegeven. Waar dus in dit werkje zulk een naam wordt genoemd, zal ieder zich gemakkelijk kunnen orienteeren, temeer daar op de reeds genoemde teekeningen ook de onderdeelen van het schip zelve onder- en bovendeks helder en duidelijk zijn aangegeven.

Zal ik over de tuigage nog een enkel woord in het midden brengen, dan zij opgemerkt, dat het loopend touwwerk van wit Manilla-hennip behoort te zijn vervaardigd. Voor stag en staand want is stalen of ijzeren touwwerk aan te bevelen. Vindt men thans algemeen, masten en rondhout van staal, bij vischschepen kan deze

Digitized by Google

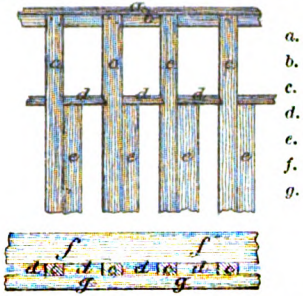
inrichting niet worden gevolgd. Bij het strijken van den mast, hetgeen doorgaans moet geschieden bij de haringvisscherij, zou de ijzeren mast het kompas te zeer naderen en aanleiding geven tot stoornis. Voor de zeilen bezige men een goede kwaliteit doek. De beste is onnoodig, daar bij de vischschepen zeer weinig zeilen door ouderdom of geregelde slijtage worden verbruikt. Vooral bij het reven gaat het niet immer even zorgzaam toe en een zeilmaker, die hart heeft voor zijn zaak en kennis van zijn vak, ziet zeer dikwijls met leedwezen de met zorg afgegeven zeilen uit zee wederkeeren. De blaam van deze schijnbare onachtzaamheid kan niet geheel op de zeelieden vallen. Het is niet te ontkennen, dat de visscherman alles van zijn vischtuig verwacht en het schip met tuigage slechts als middel gebruikt om de visscherij te kunnen uitoefenen, maar ook de degelijkste equipages, zelfs al wilden zij in de eerste plaats opkomen voor het hun toevertrouwde schip en tuigage, kunnen bij plotseling opkomend ruw weder niet immer kalm genoeg te werk gaan, willen zij ook het in zee staand vischtuig behouden.

Mij rest nog een enkel woord te wijden aan de bomschuiten. Wie zag ze niet aan het Scheveningsche strand, die platboômde vaartuigen, oogenschijnlijk groote vierkante bakken. Iets aantrekkelijks hebben deze vaartuigen niet. Vorm en tuigage bieden het oog geen schakeering van schoone lijnen, geen opwekkend beeld. Toch moet een woord van waardeering mij van het hart voor onze kustbewoners te Scheveningen, Katwijk en Noordwijk.

Hoezeer toch deze vaartuigen in sierlijkheid achterstaan bij de kielschepen, zijn zij het eenig denkbare model voor de strandbewoners en stout was het denkbeeld schepen te bouwen, die onder deze ongunstige omstandigheden sterk en vaardig genoeg zouden zijn om aan de eischen te voldoen.

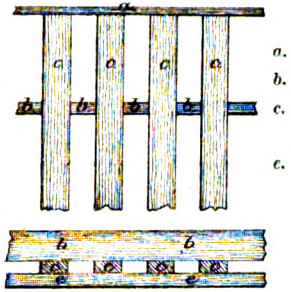
Digitized by Google

CONSTRUCTIE BOVENSCHIP (LOGGER).



a. Potdeksel.
b. Railing.
c. Verschansingstutten.
d. Sleutelstukken.
e. Dubbele spanten.
f. Watergang.
g. Berghout.

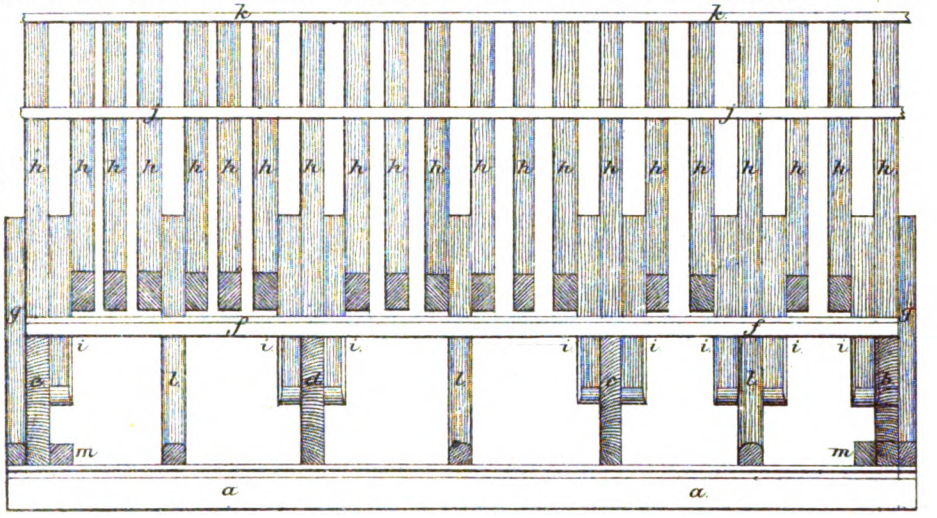
CONSTRUCTIE BOVENSCHIP (SLOEP).



a. Potdeksel.
b. Watergang.
c. Bovenstukken der spanten.
e. Berghout.

CONSTRUCTIE VAN DEN ZIJWAND VAN EEN HOUTEN BUNSCHIP OVER DE LENGTE VAN DE BUN.

a. Kiel.
b. Voorschild.
c. Vóór-middenschild.
d. Achter-middenschild.
e. Achterschild.
f. Zijdekenplaat, sluitende de bun af tegen de huid.
g. Inhout, tevens dienende tot afsluiting van de bun.
h. Bovenstukken der spanten.
i. Kromhouten naar den vorm van het schip gewassen, ter verbinding van schild en bovenstuk.
j. Watergang.
k. Potdeksel.
l. Bunspanten.
m. Houten klos ter afsluiting van het schild op de kiel.



Digitized by Google

Digitized by Google

Wel verre dus van deze vaartuigen aan een vergelijking met de kielschepen te onderwerpen een woord van hulde aan de ondernemingsgeest der kustbewoners. Op het uitgebreide watervlak der Noordzee zijn de bomschuiten beproefde vaartuigen en hun geschiktheid voor de haringvisscherij valt niet te loochenen. Aanvankelijk 14 tot 18 lasten haring bergende, heeft men in de laatste jaren ook deze schepen steeds grooter gebouwd, zoodat thans exemplaren ruim 30 lasten ladende, worden aangetroffen. Door dit grooter charter hebben zij evenwel een deel van hun recht van bestaan verloren, want het stranden op de kust met deze groote zwaardere vaartuigen blijft immer een gewaagde onderneming.

Het meerendeel zoekt dan ook in de laatste jaren de havens van Vlaardingen en Maassluis als losplaats en komt aldus op één lijn met de kielschepen, met welker capaciteit zij moeielijk kunnen wedijveren.

En hiermede meen ik dit hoofdstuk te mogen besluiten om de volgende bladzijden te wijden aan de beschrijving van de uitoefening van het bedrijf.

Digitized by Google

VIJFDE HOOFDSTUK.

BESCHRIJVING VAN DE UITOEFENING VAN DE BEUG- EN DE HARINGVISSCHERIJ.

Genaderd zijnde aan de beschrijving van de uitoefening van het bedrijf en mitsdien van de materialen ter visscherij dienende, wil ik beginnen met de wintervaart, welke een aanvang neemt, nadat de vloot van de haringvisscherij is teruggekeerd. Het meerendeel der schepen oefent slechts de haringvaart uit; nadat de lading gelost en het tijdelijk aftuigen volbracht is, worden dan de equipages afgedankt. Het behoeft geen betoog, dat op zulk een tijdstip de flinkste mannen trachten weder zoo spoedig mogelijk hun bedrijf voort te zetten. Dit is derhalve het goede tijdstip om een schip ter wintervisscherij in de vaart te brengen. In afwijking van de schepen ter koopvaardij, is het bij de visschersvloot usance, dat de bemanning, die het schip zal bevaren, het kosteloos ter visscherij in gereedheid brengt. Een kleine vergoeding slechts is daarvoor bepaald, zooals wij straks bij de loonsverdeeling zullen zien. Bij nieuwe schepen is het tuigen onder het hier vermelde niet begrepen.

Een eerste vereischte om door alle tijden heen de beugvaart met succes te kunnen uitoefenen is de aanbouw van een bunschip.

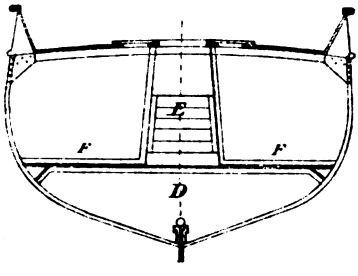
Digitized by Google

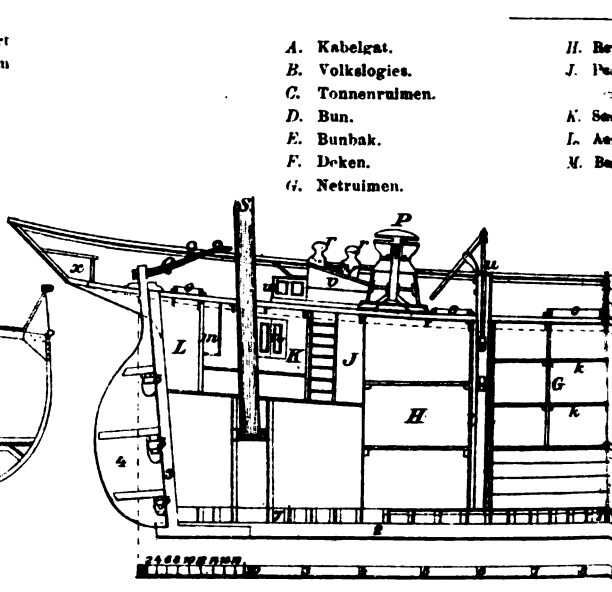
Digitized by Google

LANGSCHEEPSCHE DOORSNEDE

a. Kolenbergplaats onder het kabelgat.
b. Langscheepsche koolen.
c. Kolenbergplaats.
d. Trap volkslogies.
e. Bunschilden.
f. Schijven van den strijkenden mast.
g. Plaats waar gedurende de haringvaart houten schotten worden gesteld om laadruimte te vormen.
h. Endelborden van de bunkast.
j. Kaardeuren.
k. Keeën (versche vaart).
l. Pompkoker.
m. Plaats van het fornuis.
n. Ingang schipperskooi.
o. Luiken.
p. Kluis voor anker en haringreep.
q. Kap logies.
r. Bolders.
s. Stijl der krebbe.
t. Geesten of bu
u. Pomp.
v. Kajuitskap.
w. Kookoek of m

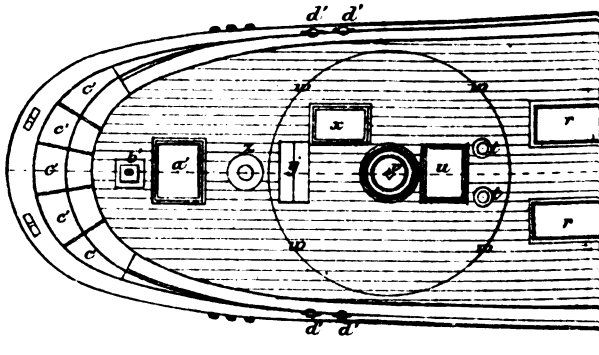
A. Kabelgat.
B. Volkslogies.
C. Tonnenruimen.
D. Bun.
E. Bunbak.
F. Deken.
G. Netruimen.
H. Be
J. Pa
K. Sc
L. Ac
M. Ba





DEKTEEKENING

a. Ingang kabelgat.
b. „ volkslogies.
c. Beeting.
d. Kluisgaten.
e. Plaatsing prikkenbakken.
f. „ der boot in den zomer.
g. Victualieruimen.
h. Tonnenruimen.
i. Mastgat.
j. Mast.
k. Mastkoker.
l. Lier om den mast te strijken.
m. Luiken, toegang gevende naar de bundeken en tonnenruimen.
n. Luiken ter afsluiting van de bunkast.
o. Krebben.
p. David voor de plaatsing van de boot gedurende den winter.
q. Geesten of buitenkoppen voor het inhalen der haringvleet met horizontale en verticale rollen.
r. Luiken der netruimen.
s. Laadruimen.



t. Pompen.
u. Luik van het reepruim.
v. Spil.
w. Cirkel, beschreven door de spilloopers.

Digitized by Google

E BUNSLOEP „VOORWAARTS."

…tenkoppen.

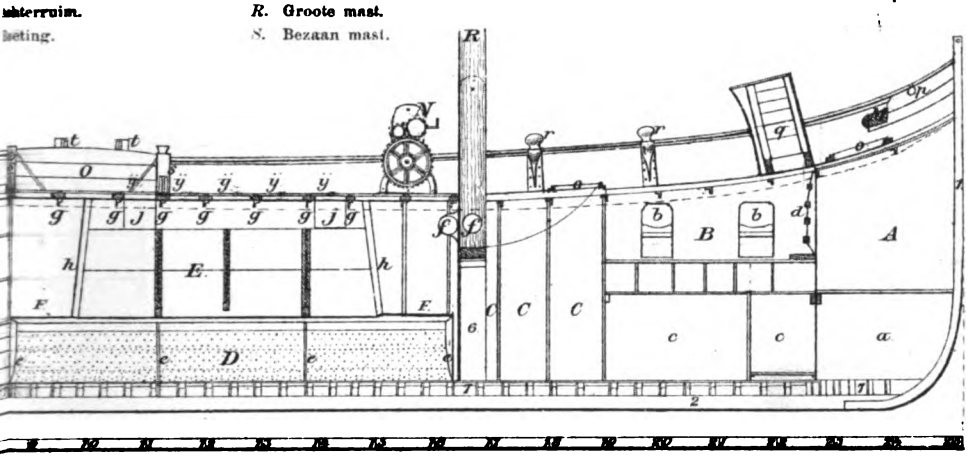
…schijnlicht.

…eepruim.
…rtaal van het schipperslogies.
…schipperslogies.
…chterruim.
…eting.

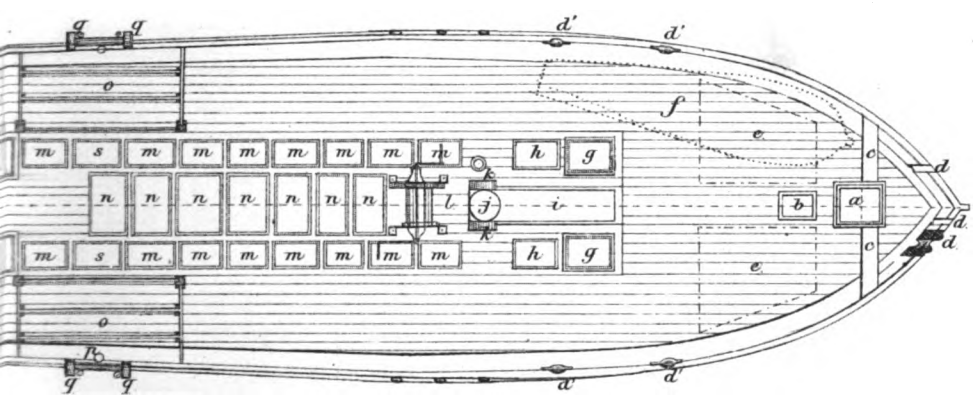
x. Bergplaats voor diversen.
y. Roosters, vervangende gedurende den winter de dichte zomerluiken.

N. Lier.
O. Krebbe.
P. Spil.
Q. Helmstok.
R. Groote mast.
S. Bezaan mast.

1. Voorsteven.
2. Kiel.
3. Achtersteven.
4. Roer.
5. Vingerling.
6. Mastkoker (strijkende mast).
7. Verbinding der spanten aan de kiel door hoekijzers en kattensporen.



VAN HET SLOEPSCHIP „VOORWAARTS."



x. Ingang schipperskajuit.
y. Schijnlicht.
z. Bezaanmast.
a' Luik achterruim.
b' Kop van 't roer of helmstok.
c' Bergplaats voor diversen in den over hangenden spiegel.
d' Bolders.

Digitized by Google

Digitized by Google

De loggers of loggerschepen, waaruit thans bijna uitsluitend de visschersvloot bestaat, zijn, in de laatste jaren vooral, gebleken ongeschikt te zijn voor de beugvaart en zij hebben dan ook grootendeels deze visscherij gestaakt. Zij toch zijn uitsluitend er op ingericht de beugvaart te zoute uit te oefenen en dus de gevangen visch gelijk de haring te zouten en in dezen toestand aan de markt te brengen. De bunschepen daarentegen, grootendeels sloepen, brengen de visch levend ter markt.

De lezer zal hier bemerken, dat ik bij de behandeling der wintervaart de groote vloot bomschuiten, die zoo uitstekend geschikt zijn voor de haringvaart, buiten rekening laat. Zij oefenen des winters alleen de kustvisscherij met het schrobnet uit en komen dus niet in aanmerking, waar het de beschrijving geldt der groote of kabeljauw- en schelvischvaart, die ik meer uitsluitend op het oog heb.

Wat de schrobnet- of trawlvisscherij aanbelangt, uitgeoefend door kielschepen, voor zoover ik deze rangschikte onder de Groot-visscherij, het zou mij te ver voeren om daarover in details te treden. Prof. Hubrecht heeft in het alom bekende Tijdschrift Eigen Haard, jaarg. 1875, n°. 10 tot 16, deze visscherij zeer uitvoerig en nauwkeurig beschreven.

Waar deze geleerde daar terloops de beug- en haringvisscherij behandelde, zal de lezer eenige afwijkingen ontdekken in voorstelling en beschrijving, maar men vergete daarbij niet, dat de inrichting van enkele reederijen ook in details afwijkt.

Keeren wij tot ons onderwerp terug.

Dat door het aanbrengen van levende visch aan de eischen des tijds wordt beantwoord, behoeft wel geen vermelding.

De steeds uitgebreidere en snellere middelen van ver-

Digitized by Google

voer toch hebben het mogelijk gemaakt de zeevisch op bijna alle plaatsen ter wereld versch ter markt te brengen en nu ligt het voor de hand, dat hoe smakelijk een stukje gezouten visch ook moge zijn, ieder zich in plaats daarvan gaarne van versche visch zal voorzien, als deze in goede kwaliteit en op niet al te bezwarende voorwaarden te verkrijgen is. Financieel zijn de voordeelen aan de beugvaart te versche verbonden niet te versmaden. Niet alleen dat versche visch een grootere waarde bezit dan wanneer deze gezouten ter markt komt, maar ook de onkosten, voortvloeiende uit het zouten, kunnen daardoor worden vermeden, want de kosten van ijs en mandenwerk voor de verschvaart noodig, wegen niet op tegen de lasten, veroorzaakt door de verplichte aanschaffing van tonnen, zout, enz. Dat versche visch zelfs bij gemiddelde marktprijzen meer waarde vertegenwoordigt, is gemakkelijk waar te nemen, als wij slechts een oogenblik stilstaan bij de twee hoofdsoorten, die op de Grootvisscherij gevangen worden.

De kabeljauw brengt in gezouten toestand gemiddeld 30 gulden per ton op met inbegrip van tonnen en zout; een ton bevat circa 35 gezouten kabeljauwen. De gemiddelde marktprijs der levende en ijskabeljauw is daarentegen *f* 1.50 per stuk. Men behoeft aldus geen scherpzinnig financiër te zijn om de voordeelen te kunnen begrooten. Over een kwantiteit van circa 3000 kabeljauwen per seizoen of teelt berekend, is het verschil niet onbelangrijk.

Bij de schelvisch springt het voordeel nog scherper in het oog. Een ton gezouten schelvisch (gestript, zonder kop, zooals die gewoonlijk bij eenige kwantiteit wordt aangebracht), houdt in circa 300 stuks. De gemiddelde waarde van zulk een ton bedraagt 8 gulden. Weet men nu, dat de gemiddelde waarde van levende en ijsschelvisch door elkaar op 90 gulden per 300 stuks kan worden gesteld,

Digitized by Google

dan behoeft men ook hier geen groot aantal schooljaren achter den rug te hebben om tot de slotsom te komen, dat het bunschip het aangewezen vaartuig is voor de beugvisscherij.

Enkelen zullen mij tegenwerpen, dat ik geen splinternieuwe theoriën verkondig. Pernis en Middelharnis toch, om niet te spreken van de groote versch-visscherijmaatschappijen in andere landen, bezitten sedert langen tijd bunschepen. Deze opmerking zou correct zijn, ware het niet, dat de hier beschreven inrichting en bouw der nieuw-model sloepen het mogelijk maakt, het schip voor meerdere doeleinden te gebruiken.

In dit werkje wordt er dan ook naar gestreefd om aan te toonen, dat de beugvaart te versche, vereenigd met de haringvisscherij, zeer goed mogelijk is niet alleen, maar zelfs noodzakelijk, zal een flinke uitoefening der Grootvisscherij op den duur bestaanbaar zijn.

Waar toch de Middelharnissche en Pernissche bunschepen alleen geschikt zijn voor de beugvaart en niet voor de haringvaart, eerstens doordien de inrichting van de bun niet er op gebaseerd is om zich daarvan des zomers als laadruimen te bedienen, en ten tweede, omdat voor het meerendeel de inrichting van het tuig, bestaande uit twee groote niet strijkende masten (*zie plaat XXIII*), te veel windvang zou veroorzaken, worden zij de voordeelen van de haringvisscherij niet deelachtig.

En waar de loggerschepen te Vlaardingen en Maassluis havenende daarentegen alleen geschikt zijn voor de haringvaart maar niet voor de beugvaart, omdat zij de bun missen, zijn met de sedert 1891 aangebouwde nieuw-model sloepen, schepen in de vaart gekomen, die niet alleen voor meerdere doeleinden kunnen worden gebezigd, namelijk voor de beugvaart te versche, de beugvaart te zoute en de haringvaart,

Digitized by Google

maar voor elke dezer visscherijen ten volle berekend zijn.

De ruimte, welke in het schip gereserveerd werd voor de bun, is zooals op de bouwkundige teekening duidelijk te zien is, verdeeld in 3 afdeelingen. Deze verdeeling is niet willekeurig. Vooreerst toch wordt deze vereischt uit een technisch oogpunt, en bestaat de visch, die gedurende een reis gevangen wordt, niet uit één soort. Het kan zijn nut hebben enkele soorten afgescheiden te houden. Zoo houdt een oplettend schipper, waar dit doenlijk is, steeds de kabeljauw afgescheiden van de schelvisch. Komt toch een kabeljauw te sterven, dan spert hij den bek open en nu is het een eigenaardig verschijnsel, dat steeds de schelvisch hem in den bek zwemt en daardoor eveneens den dood vindt.

Een schade, zij het ook van slechts 10 gulden per reis, kan aldus worden vermeden.

Ook in het voorjaar als de roggen-, fleeten- en botvisscherij een aanvang neemt, is de afscheiding van veel belang. De heilbot vooral is een reusachtige visch, zoodat, hoe flink van afmeting de bun ook moge zijn, de ruimte met een zeker aantal van deze visschen spoedig gevuld is, en het is dus van belang een gedeelte gereserveerd te houden voor de schelvisch en de kabeljauw.

Is er op gerekend, dat deze beide laatste soorten zoo vrij mogelijk kunnen rondzwemmen, de heilbot daarentegen kan het best levend gehouden worden door deze in de bun aan den staart op te hangen. De klampen, die daarvoor gemaakt zijn langs de zijden der bunkasten, beantwoorden evenwel niet aan het doel, daar de visch dan te veel lijdt door de wrijving tegen de wanden van den bunbak. Het doelmatigst is lijntjes te spannen dwars door de bun en daaraan de visch zooveel mogelijk in het midden te bevestigen.

Digitized by Google

Alvorens de bestemming te bepalen der overige onderdeelen van het bunschip, willen wij kennis maken met het visscherij-materiaal voor de uitoefening van de beugvaart noodig.

Al dadelijk bemerken wij dan de prikkenbakken, die vóór op het schip aan dek zijn geplaatst en waarin de *prikken*, het aas, waarmede men des winters meer uitsluitend de kabeljauw vangt, worden bewaard.

Deze prikkenbakken met hun kostbaren inhoud zijn voorwerpen van aanhoudende zorg. Zooals op plaat XXIV te zien is, heeft de prikkenbak ongeveer den vorm van het beloop der boegen van het schip. De binnenruimte is verdeeld in tal van kleine hokjes, gevormd door even zoovele schuifplankjes met gaatjes waardoor het water doorgang heeft. De prik is een zeer zorgvereischend vischje. Bij stil weder worden alle plankjes weggenomen en moet dikwijls nog met behulp van roerstokken, „polsrijsjes", het water in de bakken in beweging gehouden worden, om te voorkomen, dat de prik zich naar zijn natuur te vast zuigt aan de houten wanden, wat onvermijdelijk den dood ten gevolge heeft. Bij ruw weder worden de plankjes naar gelang het schip meer of minder zwaar werkt, ingezet, opdat het water door het slingeren niet uit de bakken sla. Een te sterke schommeling van het water zou daarenboven eveneens den dood van deze vischjes veroorzaken.

De prik zuigt zich slechts even vast in de hoeken der prikkenbakken. Door een te sterken slag in het water raken zij los en drijven dan hulpeloos rond, wat even schadelijk is als het te vast zuigen. Er moet dus slag in het water zijn, juist genoeg en niet te veel. Het is licht te begrijpen, dat de grootste zorg daarvoor vereischt wordt.

De prik of negenoog (Petromyzon fluviatillus) (*zie plaat*

Digitized by Google

XXIV) is van de familie der lampreis, maar kleiner van stuk en heeft den vorm van een kleinen paling. Hij heeft geen zichtbare kieuwen, maar deze zijn in zakjes besloten, waarin door 7 kleine openingen ter zijde van het lichaam geplaatst, het water kan doordringen. De ademhalingsvorm heeft dus eenige overeenkomst met die der insecten. Men heeft nog den zeeprik (Petromyzon marinus) en den zandprik (Petromyzon Planeri) doch deze zijn beide grooter dan de bij de visscherij gebruikte rivierprik.

Het grootste ongeluk, dat een beuger overkomen kan is het sterven der prikken. Daardoor mist hij de eerste voorwaarde om den kabeljauw te verschalken.

Een geijkte term, welke gebezigd wordt als een schip door dit ongeluk getroffen huiswaarts moet keeren, is: „hij komt van dooie prikken!"

Een andere meer algemeen bekende uitdrukking is: „de prikken levend houden". Deze term wordt, zooals bekend is, gebezigd ook bij zaken, welke niets met de visscherij gemeen hebben, eenvoudig in plaats van „moed houden" of „den gang er in houden".

Niet alleen op de behandeling der prikken moet streng het oog worden gehouden, maar ook het hout, waarvan de prikkenbakken zijn vervaardigd, speelt een hoofdrol. Men bezigt daarvoor liefst dennenhout of vurenhout, dat goed gewaterd is.

Deze houtsoort is vrij van hars en de ondervinding heeft geleerd, dat de prikken in bakken van dit hout vervaardigd het best blijven leven. Eikenhout bevat looizuur, hetwelk zeer schadelijk werkt. Ook eenige andere houtsoorten hebben eigenschappen, die ze ongeschikt maken voor het doel.

Een schip heeft gewoonlijk twee prikkenbakken aan boord. Elke bak kan 1000 prikken bevatten, hetgeen vol-

Digitized by Google

doende is voor een beugreis te zoute, die 3 à 4 weken duurt. Is het schip te versche in zee, dan blijft het slechts 8 à 10 dagen ter visscherij en is een kwantiteit van 800 à 1000 prikken voldoende.

Zooals wij reeds zagen, onderscheidt men de wintervisscherij, behalve de trawlvaart, in de beugvaart te versche en die te zoute. Hoewel nu de beugvaart te versche door mij als de meest winstgevende wijze van exploitatie wordt beschreven en het geheele werkje door er op gewezen wordt, dat alleen door deze de exploitatie van vischschepen ook gedurende den winter mogelijk zal zijn, zal ik toch de beugvaart te zoute meer uitgebreid behandelen.

Voor zoover het vangen van de visch aanbelangt valt, bij beide visscherijen, weinig verschil op te merken en men leert den gang van het werk beter kennen uit een beschrijving der beugvaart te zoute, omdat deze regelmatiger verloopt.

Voor zoover het schip zelve betreft, onderscheidt zich de inrichting hierdoor, dat de ruimte, die bij de beugvaart te versche wordt ingenomen door ijshokken en de bun, bij de beugvaart te zoute wordt aangevuld door laadruimen en dus de beide voorwaarden om de visch levend te houden, worden gemist. In de plaats daarvan treden de tonnen en het zout.

Waar verdere afwijkingen in den loop der beschrijving zich voordoen, zal ik niet nalaten den lezer daarop opmerkzaam te maken.

Al dadelijk zien wij aan de afwijking der inrichting, dat niets een ter verschvaart uitgerust schip belet een zoutreis te ondernemen. Het heeft daartoe eenvoudig tonnen en zout aan boord te nemen. Ook kan zulk een schip gedurende de eerste dagen zijn visch zouten en gedurende

Digitized by Google

de laatste dagen levend houden en er dus een gemengde reis van maken. Een te zoute uitgerust schip daarentegen is verplicht om steeds op den ingeslagen weg door te gaan, onverschillig het resultaat.

Wel heeft men bij de loggerschepen getracht om het gemis eener doelmatige inrichting aan te vullen door evenéens ijs aan boord te nemen en aldus de visch versch aan te brengen, maar bij gebrek aan de voorwaarde, om een gedeelte levend te houden, is dit slechts een halve maatregel. Zulke reizen, als die sporadisch ondernomen worden ter gelegenheid der roggen- en fleetenvisscherij, noemt men „stinkreizen".

Terwijl voor de beugvaart te zoute gedurende den winter de prikken als aas worden gebruikt en mij zelfs geen ander vischaas daarvoor bekend is, kunnen voor de verschvaart deze kostbare vischjes met al hun bezwaren grootendeels worden gemist.

De verschvaart toch neemt een aanvang einde October of begin November met de schelvischvaart, waarvoor als geliefkoosd aasje de noorsche sardijn en stukjes koelever, beide in gezouten toestand gebezigd worden.

Hij, die dit werkje mocht raadplegen, moet zich vooral in deze eigenaardige onderneming goed verplaatsen en er telkens op bedacht zijn, dat juist in de details het resultaat moet worden gezocht.

Een besparing toch op vischaas aldus verkregen van slechts *f* 250 per winter, vertegenwoordigt $^1/_6$ der 5 $^0/_0$ rente van het kapitaal. Dat het geheele werkje door op details gewezen wordt, moet dus niet beschouwd worden als voortspruitende uit kleingeestigheid of zoogenaamd beter weten, maar als voortkomende uit de volle overtuiging, dat onze Grootvisscherij staat of valt met het streng in het oog houden der details als hoofdvoorwaarde voor de rentabiliteit.

Digitized by Google

De sardijn (*zie plaat XXIV*) en de koelever als aas bij de verschvaart gebruikt, worden in Februari als de schelvischvaart een einde gaat nemen, vervangen door versche haring, die gedurende de maanden Februari, Maart en April te Nieuwediep en aan de Zuiderzeehavens wordt aangebracht.

Ook deze versche haring is in vergelijking met het prikkenaas niet kostbaar, ofschoon de prijzen veel verschillen met het schelvischaas.

De geep (Belone Vulgaris) (*zie plaat XXIV*), circa $2\frac{1}{2}$ voet lang, is bizonder geschikt als vischaas in het voorjaar als het visschen met de reeds beschrevene aassoorten geen resultaat meer oplevert, vooral om de glinsterende en taaie huid, waardoor de visschen schijnen te worden aangetrokken en waardoor de hoeken daarin gemakkelijk kunnen worden bevestigd. Slechts éénmaal per jaar vertoont deze soort zich aan onze kusten in 't laatst van April en gedurende de maand Mei.

Hoofdzakelijk bij zuidelijke winden en warm weder schijnen zij in talrijke scholen zich te vertoonen, want de vangsten zijn dan het overvloedigst.

De lengte van den staart bedraagt slechts $\frac{1}{3}$ van die van het lichaam. Het kuitschieten heeft voornamelijk aan de Deensche en Noorsche kusten plaats, waarna de geep zich weder in de diepte der zee ophoudt.

De haring is het natuurlijk voedsel voor de geep, maar als roofvisch verslindt hij ook andere soorten.

De kleur is zwartachtig groen op de rugzijde, overgaande tot wit onder den buik. Als vischaas dienende, wordt de geep opengesneden en de graat van binnen geheel van de vetdeelen ontdaan, door middel van geepborsteltjes. Pogingen om de geep van de kusten van Portugal te importeeren, mislukten. De visch daar gevangen bleek te vet te zijn.

Digitized by Google

Het vischtuig ter beugvaart bestaat, zooals op plaat XXV te zien is, uit een zeker aantal *joonen*. Een *joon* (*zie letter F*) is een dobber in het groot en dient als boei en baken tegelijk. Onder aan den steel bevindt zich een *ring* (*wartel*), waaraan een touw (*baaklijn, letter K*) is bevestigd. Deze baaklijn is 68 vaâm lang (een vaâm is 1,80 M.). Onder aan deze baaklijn bevindt zich het *werpanker* of *gooi* (*zie letter L*).

De lezer zal zich nu gemakkelijk kunnen voorstellen, deze joonen op bijna gelijke afstanden in zee staande, elk voor zich geankerd in den bodem der zee door middel van de *baaklijn* en het *gooi*.

De onderlinge afstand tusschen twee joonen bedraagt 840 vaâm en deze afstand wordt aangevuld door 20 lijnen (*de beuglijnen*), elk dus 42 vaâm lang, met de uiteinden bevestigd op het gooi of werpanker (*zie plaat XXVI, letter V*). Alleen bij het eerste joon is dit niet het geval. De lijn (*letter K*) is de baaklijn met het gooi. Daarenboven bevindt zich aan het joon nog een lijn „de lijntjes" (*zie letter N*) genaamd. Onder aan deze lijntjes bevindt zich een loodje van circa 2 KG. zwaarte, waarop de eerste beuglijn bevestigd is (*zie letter P*). Aan de beuglijnen, die dus op den bodem der zee liggen, zijn vastgehecht de *sneuen* (*zie letter M*), met de hoeken (*zie letter D*), welke laatste met hun scherpe punten en weerhaken dienen moeten als aangename verrassing voor den kabeljauw, die zich het daaraan bevindend aasje denkt toe te eigenen. Aan de lengte van 42 vaâm per beuglijn is men niet gebonden. De Pernissche en Middelharnissche sloepen gebruiken doorgaans beuglijnen van 50 vaâm lengte.

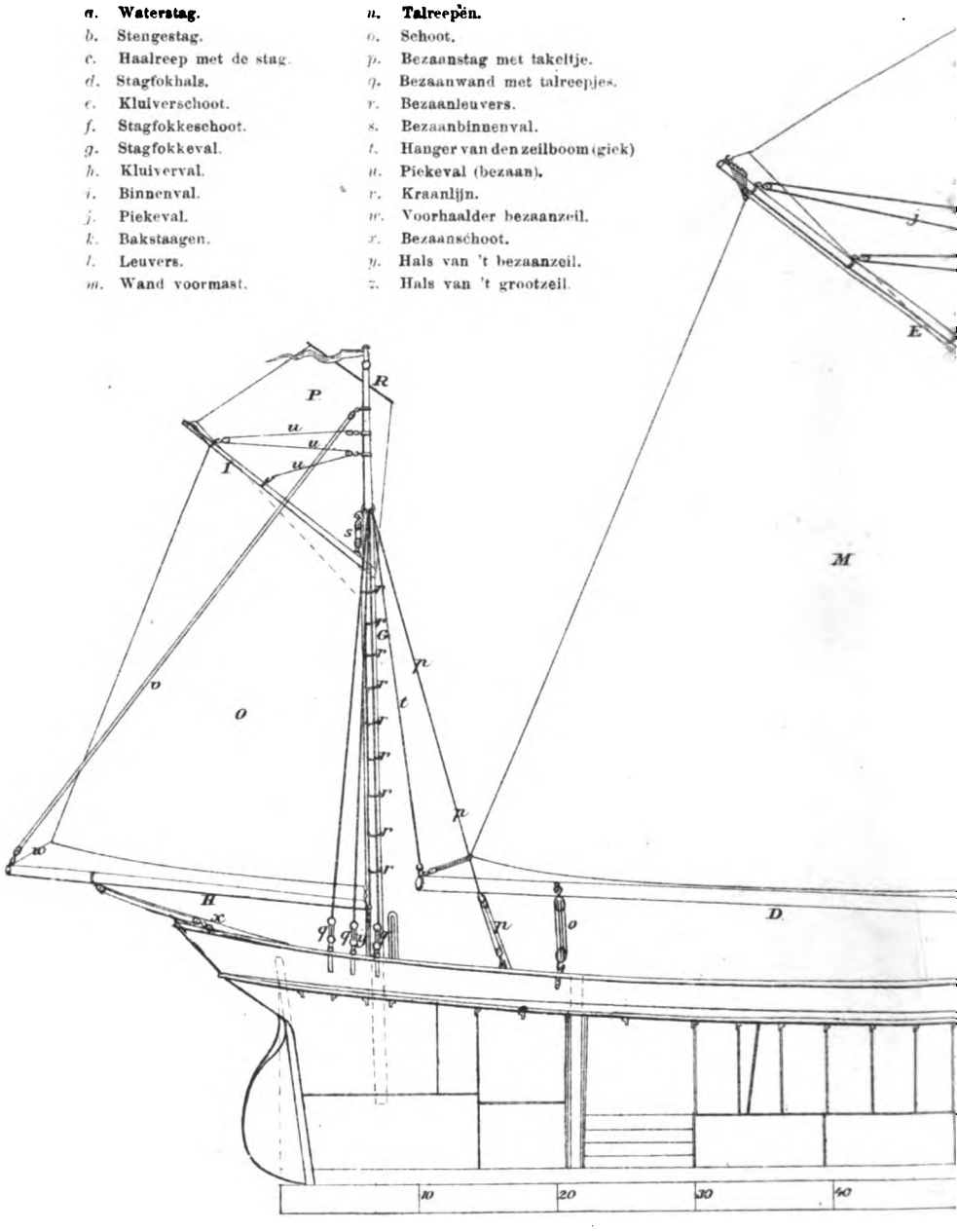
Plaat XXV stelt voor 9 joonen met baaklijnen en gooien, de joonen onderling verbonden door 20 beuglijnen, elk voorzien van sneuen met hoeken. Elke 2

Digitized by Google

Digitized by Google

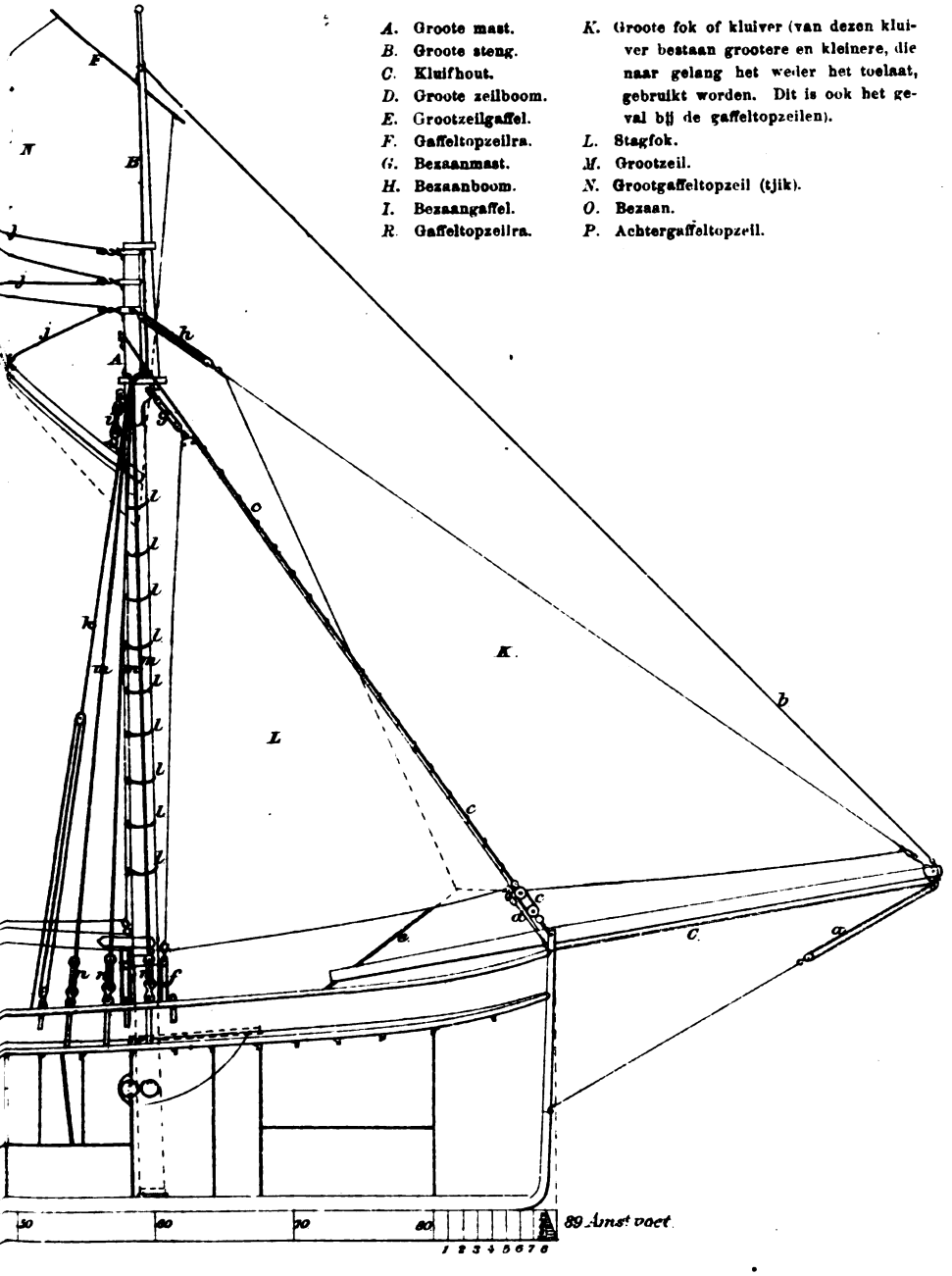
TUIGTEEKENING VAN

a. **Waterstag.**
b. Stengestag.
c. Haalreep met de stag.
d. Stagfokhals.
e. Kluiverschoot.
f. Stagfokkeschoot.
g. Stagfokkeval.
h. Kluiverval.
i. Binnenval.
j. Piekeval.
k. Bakstaagen.
l. Leuvers.
m. Wand voormast.
n. **Talreepen.**
o. Schoot.
p. Bezaanstag met takeltje.
q. Bezaanwand met talreepjes.
r. Bezaanleuvers.
s. Bezaanbinnenval.
t. Hanger van den zeilboom (giek)
u. Piekeval (bezaan).
v. Kraanlijn.
w. Voorhaalder bezaanzeil.
x. Bezaanschoot.
y. Hals van 't bezaanzeil.
z. Hals van 't grootzeil.



Digitized by Google

EEN SLOEPSCHIP.



A. Groote mast.
B. Groote steng.
C. Kluifhout.
D. Groote zeilboom.
E. Grootzeilgaffel.
F. Gaffeltopzeilra.
G. Bezaanmast.
H. Bezaanboom.
I. Bezaangaffel.
R. Gaffeltopzeilra.
K. Groote fok of kluiver (van dezen kluiver bestaan grootere en kleinere, die naar gelang het weder het toelaat, gebruikt worden. Dit is ook het geval bij de gaffeltopzeilen).
L. Stagfok.
M. Grootzeil.
N. Grootgaffeltopzeil (tjik).
O. Bezaan.
P. Achtergaffeltopzeil.

Digitized by Google

Digitized by Google

joonen met 20 lijnen met toebehooren wordt *een bak want* genoemd of in het kort *een bak*. Deze uitdrukking vindt haar oorsprong in het feit, dat bij het inhalen van het vischtuig elke 20 lijnen met toebehooren in één bak (*zie letter E, plaat XXVI*) worden opgeschoten.

Een volledig vischtuig, zooals dit bij de beugvaart te zoute gewoonlijk eenmaal per 24 uren in zee wordt gezet, bestaat uit 9 joonen, dus 8 bak. Het zal den lezer nu niet moeielijk vallen te berekenen, dat de lengte van zulk een beug 6720 vaâm of circa 12000 M. bedraagt.

Het zal nu ook duidelijk zijn dat deze 8 bak, ofschoon aan elkander verbonden, elk voor zich zelfstandige in den bodem geankerde grootheden zijn; de schipper kan dus naar verkiezing een kleiner of grooter aantal bakken want in zee zetten.

Hij moet daarbij rekening houden met weer, wind, stroomen en jaargetijden.

Wordt een beug van 8 bak in zee gezet, dan worden de daartoe noodige 9 joonen genaamd, zooals op de teekening is aangegeven.

Het beugtuig wordt vervaardigd van Russische hennep, ofschoon voor andere doeleinden reeds in vele gevallen deze door de Manilla-hennep wordt vervangen.

Of Manilla-beuglijnen zouden voldoen, is niet met zekerheid te bepalen. In vochtigen staat is het Manilla harder en bij dezelfde sterkte en zwaarte zijn de lijnen dunner. Deze twee omstandigheden moedigen niet aan tot een proefneming, want daar de beug met de handen moet worden ingehaald, is dunner materiaal niet gewenscht.

Behalve het joon met de vlag vinden wij, (*zie letter O, plaat XXVI*) deze ook voorzien van een licht, door middel van een lantaarn, welke geheel is ingericht, als bij rijtuigen gebruikelijk is. Een zware veer drukt de kaars steeds op-

Digitized by Google

waarts. De ruitjes zijn zeer smal en van dik glas om te voorkomen, dat zij door den slag van het water worden verbrijzeld.

Deze joonen met licht worden reeds sedert geruimen tijd door de Engelschen gebruikt. De noodzakelijkheid om vroeger dan tot heden bij onze visschers het geval was, de beug in zee te zetten, heeft tot navolging geleid.

De joonen moeten zeer zorgvuldig worden gemaakt, en slechts enkele kuipers leggen zich op het vervaardigen daarvan toe.

Een zaak van belang is nog het omwoelen der hoekjes. Met fijn garen worden deze aan de sneuen vastgehecht.

Hoe eenvoudig dit werk schijnt, zal een werkman, die dit niet deugdelijk heeft geleerd, er weinig of niets van terecht brengen. Het omwoelsel zal niet stevig om den steel van het hoekje zijn bevestigd, waardoor dit uit het verband zal slippen en met den visch verloren gaan. Zulk een man zal *slippers* maken, zooals de zeeman het noemt.

Ter wintervaart bestaat de equipage uit 12 à 13 koppen (*zie plaat XXVII*). De lezer vindt daar een getrouwe voorstelling van een volledige equipage, zooals die dienst deed op het schip „Voorlooper," een van de eerste nieuwe stalen sloepschepen der Doggermaatschappij.

De schipper is het hoofd, de kapitein. Naast den patroon beslist hij over den geheelen gang van zaken. Op zee heeft hij onbepaalde macht en behoudens eenige algemeene bepalingen, regelende de wijze, waarop moet worden gevischt, is het raadzaam hem in de uitoefening dier macht zoo weinig mogelijk aan banden te leggen. Het initiatief zou daardoor op gevoelige wijze worden benadeeld en het gezag zou te veel daaronder lijden. De keuze van den schipper is dan ook geen gemakkelijke taak en protectie is hier de dood.

Digitized by Google

De schipper kiest zijn bemanning en ook dit is van grooten invloed op de rentabiliteit der zaken.

Dat een flinke, degelijke schipper een goede equipage zal vinden, is bijna regel. Soort zoekt soort, zegt ons oud Hollandsch spreekwoord. Niets berust zoozeer op momenthandelingen als de uitoefening der visscherij, vooral die der wintervisscherij. De schipper moet derhalve op zijn bemanning kunnen rekenen, wil hij niet aan tal van verliezen van allerlei aard blootstaan. Flinke orde is van het grootste belang.

Naast den schipper staat de stuurmansmaat. Hij zorgt aan den wal voor het in ontvangst nemen van de victualiën en alle benoodigdheden ter visscherij dienende. Ook het vischaas is aan zijn zorgen toevertrouwd. Verder heeft hij de zorg en leiding over schip, tuigage en de werkzaamheden in het algemeen. Bij het uitzetten van de boot, hetgeen bij de beugvisscherij, vooral ook bij die te versche noodig is, heeft de stuurmansmaat steeds de leiding. Met den schipper deelt hij de achterkajuit en is hem behulpzaam in alles, wat de huishouding van het schip betreft.

Hier moet mij een opmerking van het hart. Aan de huishouding wijdt menig stuurmansmaat te veel zorg. Kachel aanmaken, koffie zetten, zie ik niet gaarne in handen van een flink zeeman, en vooral niet in handen van hem, die in flinkheid en voortvarendheid als exempel moest dienen. In zulke handen behoort niet de koffieketel. Vooral bij de verschvaart, trouwens bij de beugvaart in het algemeen, waar het er op aan komt minstens 15 uren per dag als regel te visschen, is het noodzakelijk, dat de stuurmansmaat geen minuut wordt afgeleid door huishoudelijke bezigheden. Bij de uitoefening van het bedrijf zij dus de stuurmansmaat overal op zijn post.

Digitized by Google

Bij de zoutvaart is het spoelen en zouten van de visch aan zijn bijzondere zorgen toevertrouwd. Is het goed snijden daarbij een vereischte, het spoelen moet met zorg geschieden. De graat moet zuiver worden uitgewrongen, totdat de laatste druppel bloed verwijderd is. Ook het schoonmaken bij den nek mag niet worden veronachtzaamd. Een niet zorgvuldige behandeling veroorzaakt gele vlekken en het spreekt vanzelf, dat blanke visch een eerste vereischte is om goeden prijs te bedingen.

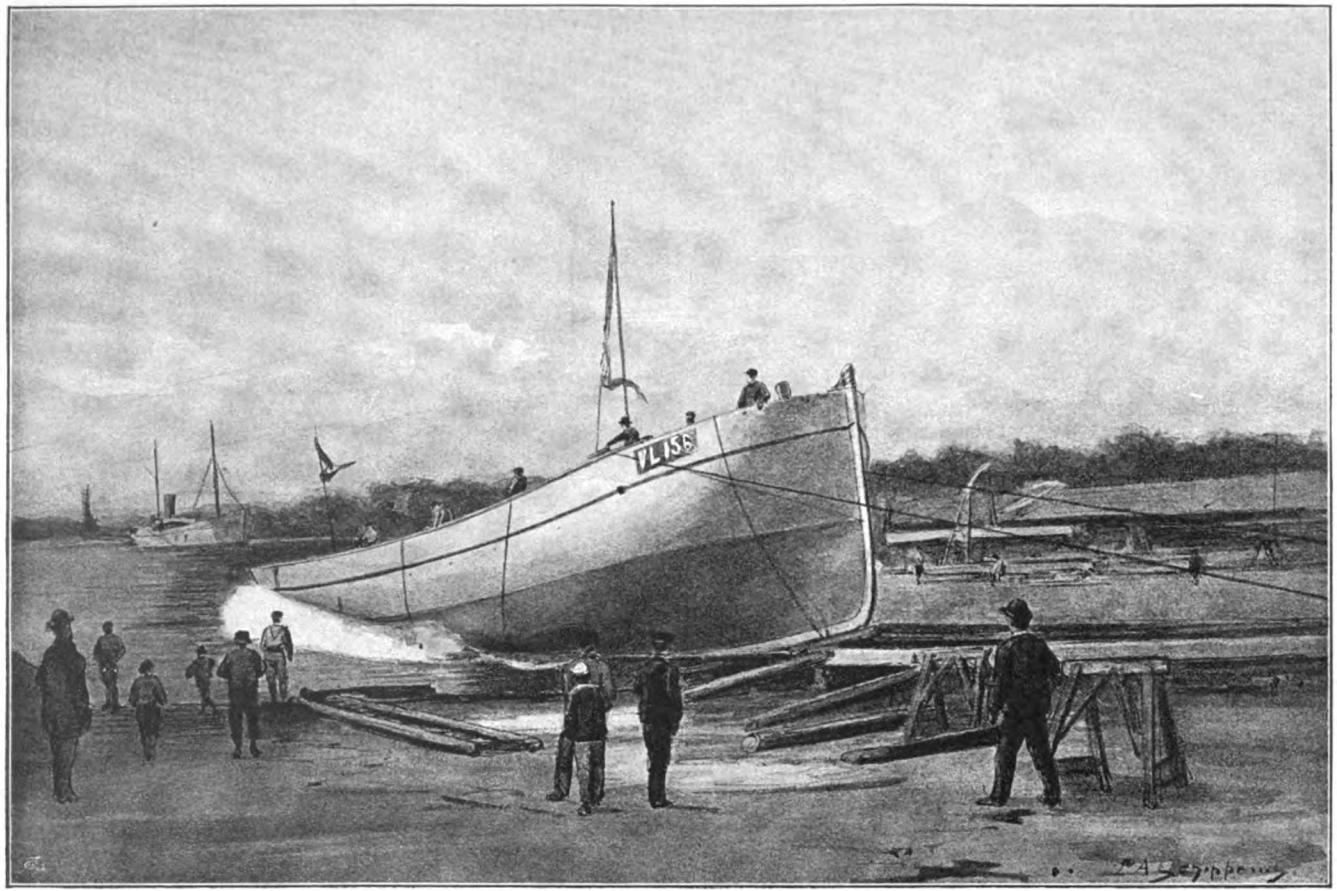
Een gesneden kabeljauw is geen jonge dame en een eens bedorven teint kan niet met blanketsel worden hersteld. Daarenboven zijn onze zeelieden in die kunst niet doorkneed en het is derhalve zaak om de visch op natuurlijke wijze blank te houden.

Het toezicht op het pompen lens houden is mede zijn taak en evenals wij des avonds onze deuren zorgvuldig sluiten alvorens wij ter ruste gaan, zal de stuurmansmaat ook steeds genoemd belangrijk feit constateeren, alvorens hij de aardsche zorgen gaat vergeten.

Bij de verschvaart heeft hij mede de zorg voor de visch. Hij zorgt, dat deze op de juiste wijze in de bun wordt bevorderd. Hiervan hangt het in hoofdzaak af, of de visch al of niet levend zal blijven.

Terwijl bij de zoutvaart de kabeljauw, zoodra deze aan de oppervlakte van het water verschijnt, met een haakje scheep wordt gehaald, wordt deze bij de verschvaart zeer behoedzaam met een schepnet aan boord genomen en zeer voorzichtig van den hoek in den bek bevrijd. De stuurmansmaat neemt daarna den kabeljauw behoedzaam in de armen met den staart over den schouder en wiegt hem gedurende eenige oogenblikken. Deze manoeuvre dient om den visch van de lucht te bevrijden, die zich in te groote hoeveelheid in de zwemblaas bevindt en waardoor

Digitized by Google



Het afloopen van het nieuwmodel stalen sloepschip Voorlichter van de werf van de heeren Bonn en Mees, te Rotterdam.

Digitized by Google

Digitized by Google

de kabeljauw niet onder water kan schieten. Daarna buigt hij zich op de knieën over de bun en laat den visch voorzichtig daarin glijden.

Eenige schippers laten den kabeljauw achter de oorvin steken om op deze wijze de lucht te verwijderen; maar een onpartijdig beoordeelaar zal deze handelwijze afkeuren. Toch moet ik ook hier constateeren, dat, ofschoon deze regelen algemeen bekend zijn, niet elke stuurmansmaat ze in acht neemt. Vooral zij, die tot de orde van den koffieketel behooren, gaan slordig met den kostbaren visch om. Zij vooral verwarren ruwheid en onverschilligheid met flinkheid.

De schelvisch wordt geheel aan het hoekje aan boord gehaald en zonder deze met de hand aan te raken, boven de bun gehouden. Door een rukje aan de lijn slipt de bek door en de schelvisch valt in de bun. Ook hier hebben afwijkingen plaats. Enkelen laten den schelvisch door een soort van slede (houten goot) in de bun glijden en ook niet elk matroos ontdoet den schelvisch op dezelfde voorzichtige manier van het hoekje. Ook hier hangt veel af van de degelijkheid van den schipper en de equipage.

Nog zorgt de stuurmansmaat voor de ijsvisch en de juiste behandeling daarvan. Heb ik er zooeven melding van gemaakt, dat de bemanning door den schipper wordt gekozen, de benoeming van den stuurmansmaat geschiedt doorgaans in overleg met den patroon.

Het is een usance en hoewel het mij niet gelukte de reden daarvan op te sporen, is het toch niet onwaarschijnlijk, dat dit zijn grond vindt in het zeer veel voorkomend geval, dat de stuurmansmaat de aangewezen persoon is voor de betrekking van schipper bij uitbreiding van de vloot.

Ook bij plotseling overlijden op zee moet hij den schipper

Digitized by Google

kunnen vervangen. De belangrijkheid van zijn betrekking laat daarenboven geen twijfel, dat zijn voorbeeld van grooten invloed is op het gedrag van de bemanning.

Hij is de veldheer, die door een bemoedigend woord niet alleen, maar door een flink optreden vele leemten kan aanvullen en den weifelaar bezielen.

Bij de keuze der matrozen moet de schipper van dat recht op de meest flinke wijze gebruik maken en de belangen der reederij niet opofferen aan familiebelangen of vriendschappelijke relaties.

Aan boord bevinden zich 6 matrozen, waarvan door loting bij den aanvang van elke teelt één als kok wordt aangewezen. Het lot beslist derhalve wie het best kan koken. Dat een goede keukenmeid een lot uit de loterij is, hebben onze lezers meer gehoord, maar dat een goede kok gevormd wordt door het lot, was hun zeker tot heden niet bekend. De kok zorgt voor den „pot" en voor het schoonhouden van het vaatwerk en de ketels. Zijn extraloon bestaat uit een kruik traan, inhoudende $2^1/_2$ Liter, per reis, waarvoor hij 75 cts. bedingen kan.

Een matroos wordt, zoodra hij door het lot tot kok is aangewezen, niet meer bij den naam, maar „kok" genoemd. Waarschijnlijk is dit een manoeuvre van de bemanning om hem daardoor telkens aan zijn betrekking te herinneren en hem aldus belangstelling voor zijn vak in te prenten. Het is licht te begrijpen, dat het niet gemakkelijk is op eens voor het bereiden van een *blanc-mangé* of van een *omelette à la chasseur* te staan, als men van de kookkunst niet immer zijn fort heeft gemaakt en het lot eenvoudig aldus heeft beslist. Evenwel zijn de kameraden niet moeielijk. Voldoet hij eens niet aan de eischen, die aan een goeden kok gesteld behooren te worden, dan is de eenige straf, die hem wordt opgelegd, dat hij plechtig

Digitized by Google

belooft, het den volgenden dag beter te zullen doen.

De leeftijd der matrozen is in den regel niet onder de 18 jaar. De leertijd varieert van 5 tot 7 jaar. Gemiddeld heeft de zeeman dus 6 jaren gevaren, alvorens de geschiktheid van een goed bevaren matroos te bezitten.

Natuurlijk schitteren hier ook sterren, evenals op elk arbeidsveld en ook boven dit terrein vertoonen zich wel eens zwarte wolken, maar als algemeene regel mag het bovenvermelde worden aangenomen. De eigenschappen van een goed matroos kunnen beter worden gevoeld dan beschreven en wat hij ter visscherij moet presteeren, zal uit de beschrijving der uitoefening van het bedrijf den lezer blijken.

Niet elk matroos is een goed vischsnijder. Een eerste vereischte is zuinige graten te snijden, d. w. z. te zorgen, dat er geen visch aan de graat blijft. De graat moet dicht achter de eerste vin worden afgesneden, omdat daardoor de laatste druppel bloed kan worden verwijderd, een eerste voorwaarde om de visch blank te houden (*zie plaat XXVIII fig. 2*). Een kenteeken van een goed snijder is dan ook, dat hij dicht langs de pees weet te snijden, die boven de graat aan de rugzijde ligt. Een eigenaardige uitdrukking bij het zeevolk naar aanleiding van de hier gemaakte opmerking is: „zuinige graten en vette levers snijden."

Dit laatste gedeelte komt daaruit voort, dat in het laatste geval liever een kleine kwantiteit visch mag worden opgeofferd, dan hier het gevaar te loopen door de lever te beschadigen, de blankheid van de visch in gevaar te brengen.

Op de matrozen volgt in rang de oude jongen. Deze heeft in den regel den ouderdom van 16 à 17 jaar bereikt en 4 à 5 leerjaren achter den rug of, om een zeemansterm te gebruiken, 4 à 5 jaren „vaart." Hij zorgt voor het

Digitized by Google

schoonhouden van het dek en de ruimen. Hij is den stuurmansmaat behulpzaam bij het opbergen van de visch; bij het schieten van de beug (het in zee zetten van het vischtuig) is hij de vast aangewezen persoon om de joonen buiten boord te zetten.

Bij zijn verschillende werkzaamheden helpen hem de 3 jongeren, waarmede wij nog kennis moeten maken. Evenwel blijft hij de aansprakelijke persoon voor het geval dat de hem opgedragen werkzaamheden niet behoorlijk vervuld zijn.

De *oude-jongen* bekleedt deze betrekking gewoonlijk niet langer dan een, hoogstens 2 jaren, om dan tot matroos te worden gepromoveerd. Hij wordt dan ook, gedurende het waarnemen van zijn betrekking, verondersteld een matroos te kunnen vervangen.

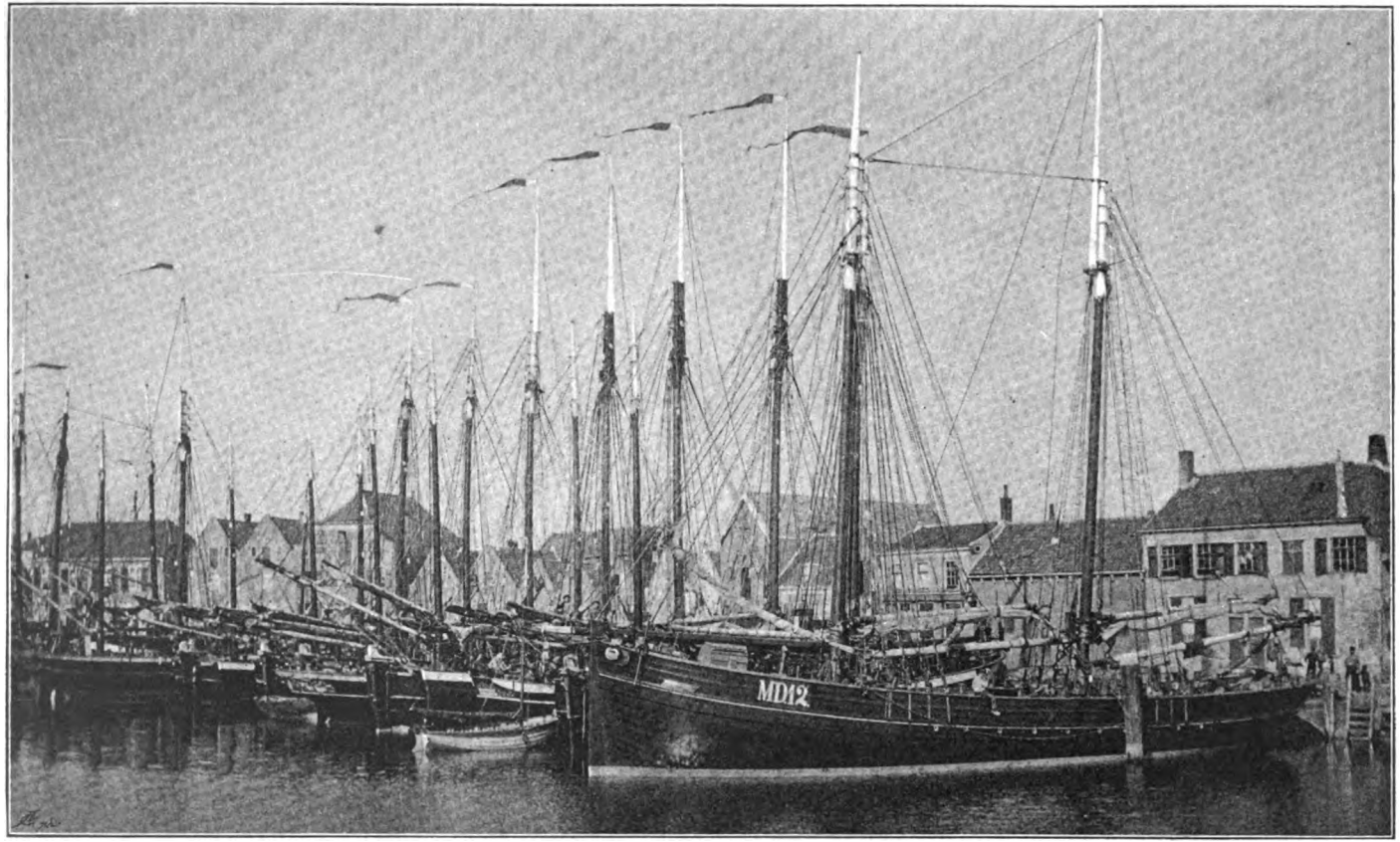
De *omtoor* volgt op den *ouden-jongen*. Omtoor komt af van onthoofden. Bij de zoutvaart zet hij den kabeljauw den kop af, welke dan verder ontleed wordt door den vischsnijder of wel den man van de sneê.

Vormt het lichaam van den kabeljauw de ons bekende zoutevisch, ook de kop levert nog veel goeds.

De kaken zijn de in den handel bekende *kibbelen*. Een ton kibbelen vertegenwoordigt een waarde van 12 tot 18 gulden of gemiddeld van 15 gulden. Elke 10 ton visch, dus elke 350 kabeljauwen leveren 1 ton kibbelen. De niet algemeen bekende maar zeer smakelijke *keeltjes* en *lipjes* moeten mede zeer zorgvuldig uit den kop worden gesneden. Uit 40 ton zoutevisch of ± 1400 kabeljauwen wordt één ton keeltjes en lipjes verkregen. De waarde hiervan varieert zeer, doch gemiddeld kan men die stellen op 55 gulden per ton. De zeeman spreekt niet van een ton keeltjes en lipjes maar van een ton kelen.

Het is niet onaardig hier ter plaatse het volgende op te

Digitized by Google



Gezicht op de haven te Middelharnis, met model sloepschip uitsluitend ter verschvaart ingericht met 2 groote niet strijkende masten.

Digitized by Google

Digitized by Google

merken. Een Vlaardingsch schipper declareert bij zijn binnenkomst te hebben gevangen, bijv. 40 ton visch en 10 ton kelen. Zooals de lezer heeft gezien leveren 40 ton visch slechts 1 ton kelen, doch dit wil dan zeggen, dat hij buiten de 40 ton visch nog 9 ton visch heeft. Deze 9 ton heeft hij noodig om zijn 40 ton op te vullen, als hij die als goed gepakte tonnen aan den handel zal afleveren.

Heeft hij dus 40 ton visch en 10 ton kelen, dan weet men, dat hij ook 40 ton aan den koopman zal leveren.

Een geijkte term is, dat hij „40 ton houwens" heeft. Te Pernis en Middelharnis wordt deze wijze van declareeren niet gevolgd. Declareert daar een schipper 40 ton, dan heeft hij er maar ongeveer 34 om aan den handel af te leveren.

De *inbakker* is de elfde in rang aan boord.

Zijn bijzondere bezigheid bestaat in het ordenen der lijnen gedurende het inhalen van het vischtuig (het inbakken der lijnen). Hij hanteert de lantaarn bij het in zee zetten van de beug ter vervanging van den *speeljongen*, die meer speciaal daarvoor is aangewezen en last not least fungeert hij als tweede keukenmeid, telkens als de kok zijn plicht als matroos moet vervullen.

Ik kan het mij zoo levendig voorstellen, hoe zulk een inbakker na een ontvangen schrobbeering van schipper of bemanning uit wraak de rijst laat aanbranden, na er eerst het bovenste van te hebben afgegeten. Zijn baantje is niet het gemakkelijkste aan boord, te meer als wij zijn jeugd in aanmerking nemen. Vooral bij de schelvischvaart heeft hij het dikwijls zeer zwaar te verantwoorden en behoeft hij niet met de handen in den zak te staan.

Den ganschen nacht moet hij gedurende genoemde schelvischvaart aan het dek staan om de lijnen in te bakken met de bloote handen en wordt hij slechts nu en dan

Digitized by Google

vervangen. Vooral als de thermometer onder het vriespunt gedaald is, behoeft men hem daarbij niet te benijden. Waar dus matrozen elkander afwisselen, daar is hij bijna steeds in 't getouw.

Tot besluit blijft mij de taak den *speeljongen* aan den lezer voor te stellen. Deze jeugdige bloed moet reeds zeer vroeg met al de ongemakken en gevaren, die het visschersbedrijf oplevert, kennis maken. Hij is de alom bekende *prikkenbijter*.

Een bijzondere afbeelding wordt gevonden op plaat XXIX in de houding en op het moment, waarop hij dit kunststuk uitvoert.

Elken morgen gedurende de zoutvaart en ook bij de verschvaart, als er met prikken als aas wordt gevischt, is het zijn taak de prikken dood te bijten, alvorens de schipper deze tot aasjes snijdt. Het doodbijten geschiedt om het kronkelen van den prik te voorkomen. Weet men toch, dat in $^3/_4$ uur tijds circa 3600 aasjes moeten gesneden worden, dan begrijpt ieder, dat, als deze maatregel niet genomen werd, de schipper niet lang in het bezit zou zijn van zijn vingertoppen. Het baantje van prikkenbijten op de nuchtere maag is niet aangenaam.

Met de hoektanden geeft de speeljongen het vischje een knauw even achter een wit plekje, dat de prik op den kop heeft, waarmee onmiddellijk het beoogde doel wordt bereikt. Bij elken beet spuit hem een weinig bloed in den mond, zelfs tot in de keel en alsof de prik hier een zekere wraak uitoefende, is dit bloed tot overmaat van smart nog bitter van smaak.

Na afloop van zijn beulenwerk ontvangt hij als douceur 4 vijgen of een andere lekkernij.

Overigens hebben wij gezien, dat hij den *ouden-jongen* behulpzaam is bij het schoonmaken van het schip. Ook

Digitized by Google

helpt hij den kok met kolen halen, kachel aanmaken, theezetten, enz. Als regel houden de hier beschrevene 4 jongeren de pompen lens onder toezicht en verantwoording van den stuurmansmaat.

Het menu is gedurende de beugvaart eenvoudig:

Maandagsmorgens te 3 uur koffie en brood. De boter hierbij noodig moet de matroos zelf meenemen. Dit maakt deel uit van zijn traditioneel *„stoppekistje"*, dat weder deel uitmaakt van zijn zoogenaamde *„uithelp"*. De uithelp is wat de matroos als uitrusting voor eigen rekening behoeft. Het stoppekistje bevat zijn versnaperingen, als 2 pond boter, 3 pond spek, 3 pond kaas, 2 pond suiker en 1 blikje gecondenseerde melk. Des winters wordt daaraan toegevoegd een robje vijgen en ook wel een kruikje brandewijn. Bovendien nemen de manschappen op de beurt 8 pond stroop mede voor de bak, zooals zij dat noemen. Dit alles per reis. De zoogenaamde uithelp, behalve het stoppekistje, bestaat in den regel uit 2 geoliede broeken, 1 dito jekker, 2 zuidwesters, 1 of 2 paar laarzen en 2 of 3 paar ruige wanten per jaar.

De boter, door het schip verstrekt, wordt gebruikt in het middag- en avondeten.

's Morgens te 7 uur worden aardappelen met vet en groente opgediend met bier. Gedurende al den tijd, die nu volgt, is er geen gelegenheid voor een geregelden maaltijd, maar ontvangt het volk tusschentijds thee en brood.

Te 4 à 5 uur 's namiddags, is in den regel het vischtuig ingehaald en het dek opgeruimd. Het laatste maal wordt dan gebruikt, bestaande uit rijst en visch, waarna de bemanning zich ter kooi begeeft.

De overige dagen, behalve Zondag, zijn geheel op dezelfde wijze verdeeld, met uitzondering van den morgenmaaltijd.

Digitized by Google

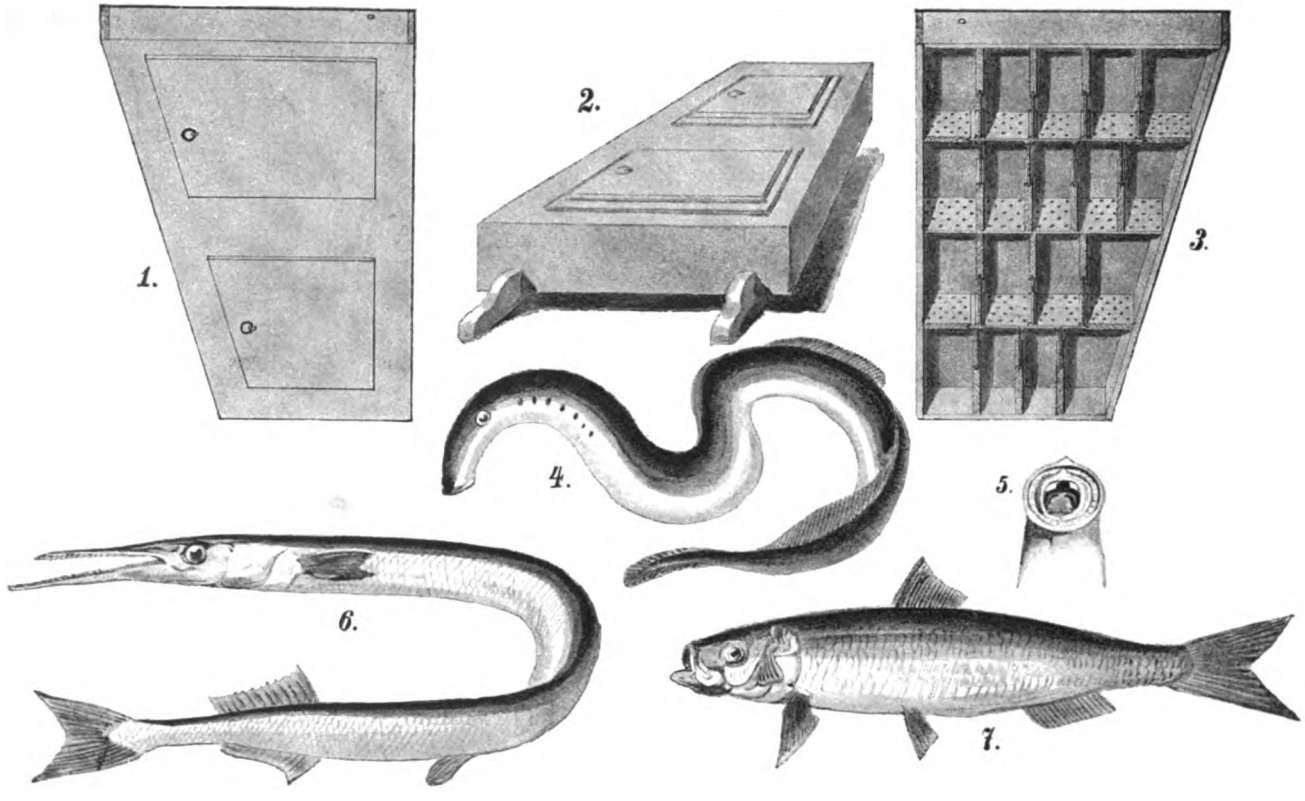
Deze varieert als volgt:
Dinsdags erwtensoep met spek;
Woensdags boonen met uitgebakken spekvet;
Donderdags erwtensoep met spek;
Vrijdags aardappelen met visch en
Zaterdags grauwe erwten met spek.

Zietdaar dus de gerechten, die onze kok gedurende den winter in zijn keukenboek moet hebben. Het zal den lezer begrijpelijk zijn, dat deze maaltijden op eenigszins voor den landman vreemdsoortige uren samenhangen met den gang van het werk der beugvaart te zoute. Ook spreekt het vanzelf, dat niet immer de stipte regel kan worden gehandhaafd.

Vooral bij de verschvaart, in het bijzonder als de schelvischvaart plaats vindt, zal van den regel afgeweken moeten worden, want dan moet gevischt worden, als wind en weder het toelaten. Een verschvaarder behoort door elkaar minstens 300 à 350 lijnen per 24 uren te vervisschen. Op deze wijze behoeft zulk een verschvaarder nimmer langer dan 6 á 8, hoogstens 10 dagen in zee te blijven om 1700 à 1800 lijnen te vervisschen. En alleen dàn zal de zaak voor matrozen en reederij, ook bij schrale vangsten, bestaanbaar zijn. Het wordt naar mijn meening maar al te dikwijls uit het oog verloren, dat in zulke tijden 7 à 800 schelvisschen meer het verlies in winst kunnen doen keeren, daar juist dan de prijzen het hoogst zijn.

Des Zondags, wanneer er niet gevischt wordt, kan een meer geregelde verdeeling der maaltijden gevolgd worden. 's Morgens te 8 uur gebruiken dan de schepelingen koffie met brood, te 12 uur zakkoek, vleesch en aardappelen met bier, te half vier thee met brood en te half acht 's avonds rijst met pannevisch en bier, waarna de slaapstede weder wordt opgezocht.

Digitized by Google



1. Prikkenbak van boven gezien. 2. Prikkenbak. 3. Het inwendige van een prikkenbak. 4. De Prik (Petromyzon Fluviatillus). 5. Bek van den Prik. 6. De Geep (Belone Vulgaris). 7. De noorsche Sardijn.

Digitized by Google

Digitized by Google

Dat 's morgens „het bezaanschoot an" niet wordt vergeten, behoeft wel geen vermelding. Met de wetenschap, dat den werkman twee borrels daags toekomen, zijn er slechts weinigen, die dit „elf uurtje versmaden. De stuurmansmaat vertoont zich op den daartoe bestemden tijd met het bovenlijf uit de kajuitskap met een glaasje zonder voet in de ééne en een flesch in de andere hand, en evenals vader haan zijn hennetjes bijeen kraait, als er een graankorreltje te pikken valt, vereenigt hij met een vroolijk „bezaanschoot an!" zijn varensgezellen om zich heen.

Het volk wenscht den schipper een „frisschen morgen!" en aldus versterkt wordt de niet zeer gemakkelijke taak, namelijk het inhalen van de beug, voortgezet. Bij de visscherij valt dit „elfuurtje" veel vroeger en houdt dus weer gelijken tred met den gang van het werk. Gewoonlijk kiest de schipper daarvoor het tijdstip, dat de beug wordt overgezeild, even voor het schaften, tusschen 7 en 8 uur 's morgens.

En hoe zijn nu de loonen en de schafting geregeld gedurende de wintervaart? Wat deze laatste betreft, zal het niet onaardig zijn eens door een staatje te laten zien, wat aan victualiën voor scheepsrekening gedurende een rond jaar aan de manschappen wordt verstrekt. Hoe zij dagelijks daarvan gebruik maken, heb ik reeds beschreven.

Nemen wij weder tot voorbeeld het schip „Voorlooper". Om hier de wintervaart afgescheiden te houden van de haringvaart, zou een flink overzicht slechts schaden en geef ik daarom een staat over 12 maanden.

Digitized by Google

Victualiën, verschaft aan een sloepschip, uitgerust voor 12 maanden.

BENAMING DER VOORWERPEN.	November 20.	Februari 10.	Maart 25.	Mei 9. Geepreis.	Juni 25. 1e Haringreis.	Augustus 4. 2e Haringreis.	Augustus 30. 3e Haringreis.	Totaal.	Waarde in Guldens.
Koffieboonen . . KG.	8	3	3	4	8	3	3	32	48,—
Koffiestroop . . „	3	1	1	1	1	½	½	8	3,—
Thee . . . . . „	5	2	2	3	4	1½	1½	19	21,—
Suiker . . . . . „	4	4	2	3	5	2	2	22	11,—
Peper. . . . . „	2	1		1	1		½	5½	6,—
Stroop . . . . . „	12	8		4	44	30	30	128	26,—
Rozijnen . . . . „	6	6		4				16	4,—
Zeep . . . . . „	3	1		1	6		1	12	4,—
Spek (gerookt). „	50	50	20	40	60	37	25	282	180,—
Reuzel . . . . . „	4	4	4	5				17	14,—
Kaas (Gouda) . „	4	6½		4	8	6	6	34½	55,—
Kaas (Leidsche) „					13½	12½	12½	38½	
Vleesch(gezouten) „	100		100					200	100,—
Ham . . . . . „	5½	5	5	5	5	6	5	36½	50,—
Boter. . . . . „	40	20	20	30	40	40	30	220	300,—
Koekjes. . . . . „	4	3	3½	3	4	3	3	23½	25,—
Rijst . . . . . „	200	50		150	250		100	750	84,—
Meelbloem . . . „	40	40						80	12,—
Grutten. . . Mudden				½	1		1	2½	40,—
Bruine boonen „	1	1	1	1½	1½		1	7	63,—
Groene erwten „	1½		½	½	1½		1	5	45,—
Grauwe „ „	1	1½						1½	15,—
Aardappelen . „	3	1		2	2	3	2	13	40,—
Hard brood . . KG.	277	68	110	145	216	38	170	1024	170,—
Raapolie . . . Liters	20	15	15	15	25	10	5	105	35,—
Petroleum . . . „	90	220	65	40	70	30	25	540	50,—
Jenever. . . . . „	25	25	5	25	20	20	20	140	110,—
Brandewijn. . . „	5	5		5	5	2½	2½	25	20,—
Azijn . . . . . „	20			10	25		5	60	5,—
Jopenbier . . Flesch	1							1	0,20
Punch . . . . „	2	2						4	4,—
Saladeolie . . „	1	6	2	2	2		2	15	11,—
Bessensap . . „	1				1			2	0,50
Elixer. . . . . „	2	2		1	2	2	2	11	3,20
							Transporteere. . .		1554.90

Digitized by Google

BENAMING DER VOORWERPEN.	November 20.	Februari 10.	Maart 25.	Mei 9. Geepreis.	Juni 25. 1e Haringreis.	Augustus 4. 2e Haringreis.	Augustus 30. 3e Haringreis.	Totaal.	Waarde in Guldens.
							Transport. . .		1554.90
Sigaren	100	100		100	100		100	500	10.—
Mustaard . . . Busjes	2	2		1	1	1		7	5.—
Melk . . . . Blikjes	2	2		2	2	2	2	12	5.—
Beschuit . . Tonnen	1	1	½	1	1	½	1	6	40.—
Muskaatnoot . . Ons	2½							2½	1.—
Kaneel . . . . . „	1			1		1		3	0.80
Koeken	2				1			3	3.—
Bier . . . . Tonnen	6	6	1	3	7	5	3	31	180.—
Steenkolen . Mudden	17	10	8	12	5	3	5	60	78.—
Tarwebrooden	40	45	20	40	40	40	40	265	50.—
Brokken . . . . KG.			½	1	2	½	1	5	5.—
Blom . . . . . „					8½			8½	2.—
Groenten					*f* 2.50	*f* 2.50	*f* 2.50	*f* 7.½	7.50
Wijn . . . . . Flesch	12				12			24	15.—
							Totaal. . .		1957.20

Voor scheepsrekening wordt bovenstaande post victualiën derhalve verstrekt en verdeeld over 12 à 13 manschappen, groot en klein, gedurende de wintervaart en 15 manschappen gedurende de haringvaart.

Wat de equipage daarenboven voor eigen rekening in het stoppekistje medeneemt, is ons uit de vorige bladzijden bekend.

Meer valt hierbij niet op te merken. Alleen is mij een doorn in het oog, en ik vertrouw dat ook elk lezer in deze met mij zal instemmen, de post koekjes. — 23½ K.G. en brokken — 5 K.G. Snoepen voor een zeeman! Het is geen goede huismoeder, die snoept, of haar kinderen met koekjes grootbrengt; maar voor een zeeman! Koekjes! brokken! Zoo gaarne gunnen wij allen hem meer dan thans onder zijn bereik ligt. Men verdubbele mijnentwege het kwantum sigaren, mits die koekjes en brokken maar van den staat mochten verdwijnen.

Digitized by Google

De victualiën vormen als 't ware een deel van het loon, want het is usance geworden, dat het overblijvende onder de manschappen wordt verdeeld. Dit geschiedt tweemaal per jaar, na afloop van de winter- en zomervaart, het zoogenaamde afsnijden. De schepen worden dan geheel ontlost en schoongemaakt en opnieuw van victualiën voorzien.

Zooals wij hiervoren aan het menu zagen, hebben de manschappen het recht een gedeelte der gevangen visch te consumeeren en wij moeten dit niet uit het oog verliezen, als wij den staat der victualiën aan een onderzoek onderwerpen. Bij de loonsverdeeling, een der groote maatschappelijke vraagstukken, zal ik zoo uitvoerig mogelijk zijn. Uit de monsterrol, die hier woordelijk volgt, zal reeds veel duidelijk worden, ofschoon een behoorlijke toelichting toch immer noodzakelijk blijft.

WATERSCHOUTS-AMBT TE VLAARDINGEN.

MONSTERROL.

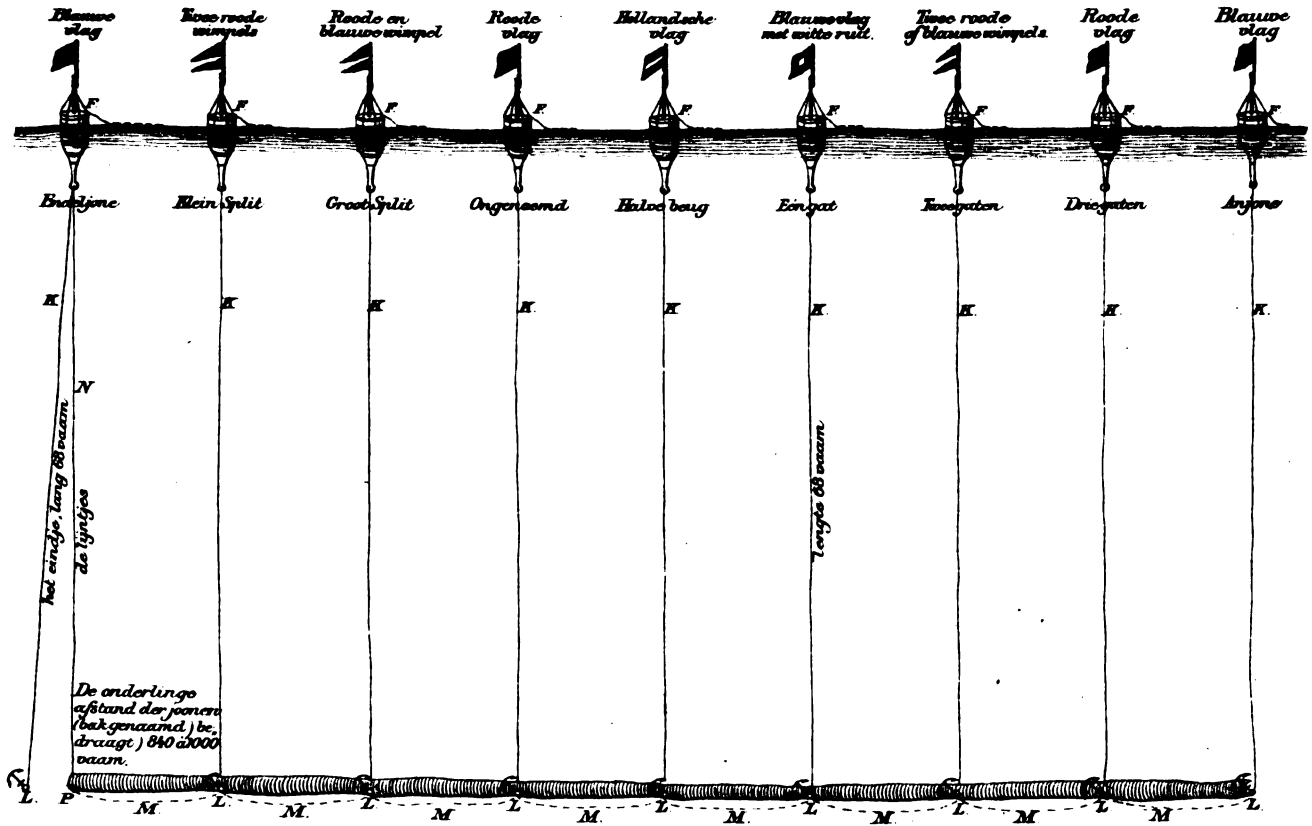
N°. 2.

Ten overstaan van mij (naam van den Commissaris) Commissaris van Politie en belast met het Waterschouts-ambt te Vlaardingen, verklaart de ondergeteekende, schipper ter beug- en haringvisscherij, ter eenre zijde, als zoodanig gehuurd te hebben de mede-ondergeteekende, wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte- of woonplaats, zoomede het bedrag der ieder toegekende gagie of belooning, in deze Monsterrol worden vermeld, ter andere zijde, die allen verklaren, ieder in hunne vermelde betrekking, zich verhuurd te hebben aan den ondergeteekenden ter eenre zijde of diens opvolger, om met het Nederlandsch schip, genaamd Voorlooper, VL, 146, groot _____ gemeten lasten, thans liggende te Vlaardingen, zoovele reizen ter beug- en haringvisscherij in de Noordzee te zullen doen, als door gemeld schip in dit en 't volgend jaar zullen worden ondernomen, en zulks op de volgende voorwaarden:

Artikel 1.

Een ieder zal op den tijd door den schipper bepaald aan boord moeten komen, voorzien van al hetgeen hij voor de reis noodig heeft. Niemand

Digitized by Google



EEN VOLLEDIGE BEUG TE ZOUTE.

Het eerste joon is wit, het middelste rood, wit en blauw geverfd. De overige zijn alle bruin geteerd, met witte randen.

Digitized by Google

Digitized by Google

zal zonder diens verlof van boord mogen gaan, noch buiten boord vernachten.

Niemand zal zijn goed weder van boord mogen brengen zonder voorkennis van den schipper en bij voorkennis, alleen na visitatie van den schipper of diens plaatsvervanger.

Artikel 2.

Het verblijf der schepelingen zal zijn in het volkslogies, zooals dat thans aan boord is ingericht en hunne ligging in de daar bestaande vaste kooijen.

Een betamelijke behandeling wordt aan de schepelingen door den schipper verzekerd.

Artikel 3.

Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het gewone rantsoen, zooals op schepen ter vischvaart uitgerust wordende gebruikelijk is zonder meer te vorderen.

Artikel 4.

Een ieder zal zich tevreden moeten houden met de gagie, zooals die is gesteld achter zijn naam voor de eerste en volgende reizen, welke gemeld schip dit jaar zal doen, te ontvangen $^1/_3$ na ieder volbrachte reis en $^2/_3$ na afloop der laatste reis, en wordt gerenuncieerd aan Art. 417 Wetboek van Koophandel.

Artikel 5.

Elke schepeling is verplicht de bevelen van den schipper, stuurmansmaat of die na hen het bewind op het schip zullen voeren, in alles gehoorzaam te zijn, geen zamenspanningen of oneenigheid te beramen, geene vechterijen, dronkenschap of andere buitensporigheden te plegen, en in alles zich te gedragen gelijk aan getrouw scheepsvolk betaamt.

Artikel 6.

Niemand zal contrabande noch koopmansgoederen aan boord mogen nemen, op verbeurte van het goed; terwijl alle schade hieruit of uit sluikhandel voortspruitende, op hem zal worden verhaald en in elk geval al de verdiende gagie verbeurd zijn. De schipper heeft ten allen tijde het recht om inspektie te houden over de goederen van de equipage, en verboden of schadelijke goederen onder zijn bewaring te nemen.

Artikel 7.

Wanneer in zee zijnde mocht worden ontdekt, dat eenig schepeling niet bekwaam is voor zijn betrekking waarvoor hij zich als bekwaam

Digitized by Google

heeft verhuurd, zal de schipper hem zoodanige kwaliteit en gagie kunnen toekennen als hij voegzaam zal oordeelen, en wijders na iedere volbrachte reis gerechtigd zijn denzelven af te danken.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade door hunne onkunde ontstaan.

Voorts moeten allen genoegen nemen in den rang die de schipper hen ter haringvisscherij zal aanwijzen.

Artikel 8.

Onverminderd het bepaalde bij artt. 23 en 24 der Wet van 7 Mei 1856 (Staatsblad n°. 32), vermogen geene schepelingen, onder eenig voorwendsel hoegenaamd, den schipper of het schip voor den afloop der laatste haringreis, met procedures van welken aard ook, aanvallen of belemmeren, op verbeurte van hunne volle gagie.

Artikel 9.

Een deserteur verbeurd, onverminderd de straf bij de Wet bepaald, al zijne verdiende gagie en wordt ingevolge het Wetboek van Koophandel bij inroeping van de sterke hand tot zijnen verhuurden dienst genoodzaakt.

Artikel 10.

Bij de haringvisscherij zal de bedongene gagie of loon, zooals die achter hunne handteekening is gesteld een aanvang nemen.

Voor voering zal aan de bemanning *f* 25.— worden uitgekeerd en *f* 1.50 klimgeld.

Artikel 11.

Behalve het bij deze acte bepaalde, verbinden de onderteekenaars zich tot nakoming van al hetgeen bij het Wetboek van Koophandel vermeld staat, afstand doende van het bepaalde bij artt. 423, 440, 4 en 5, en verder alles te zullen in acht nemen, wat bij andere wetten is voorgeschreven.

Wijders verklaren de ondergeteekenden ter andere zijde zich te verbinden, om geschonden Haring en gevangen Makreel aan de Reederij uit te leveren en om zoolang de Beug- en Haringvisscherij te zullen uitoefenen, als door den Reeder zal worden bepaald.

Bij de Beugvisscherij bedraagt de gagie voor de matrozen 2½ pCt., voor de lageren in rang naar evenredigheid, terwijl voor voering aan de bemanning twee ongehoogde ton visch, na aftrek der waarde van de ton zal worden uitbetaald.

Digitized by Google

Artikel 12.

Wie in strijd handelt met art. 1 of zijnen verhuurden dienst weigert, verbeurt eene boete, gelijkstaande met de helft, van het hem over de betrokken reis toekomende, boven en behalve volledige schadevergoeding aan de Reederij, zoo daartoe termen te vinden zijn.

Artikel 13.

Wijders is nog overeengekomen en bepaald, dat alle geschillen over het recht verstand der omschreven voorwaarden en de uitlegging dezer overeenkomst, door scheidsmannen, overeenkomstig de wet te benoemen, zal worden uitgemaakt en beslist, waaraan partijen zich alsdan zullen moeten onderwerpen en waardoor alzoo afstand wordt gedaan van de bepalingen van art. 8 dezer overeenkomst.

Artikel 14.

Het aandeel der bemanning bij de haringvisscherij bedraagt $27\frac{5}{8}\%$ der ruwe besomming, na aftrek der waarde van de gebruikte tonnen.

Artikel 15.

Onderteekenaren verklaren hun reederij te magtigen tot inhouden van één ten honderd van hunne verdienste, ten behoeve van het Visschers-Weduwen en Weezenfonds alhier.

Artikel 16.

Buiten de in art. 12 genoemde boete verbeurt elke schepeling door wiens toedoen het vertrek van het schip wordt opgehouden, een boete van *f* 25.— die hem van zijn gagie zal worden gekort.

Artikel 17.

Indien door omstandigheden een lid der bemanning ontbreekt, heeft de Reeder het recht ook met 14 kóppen de reis te doen ondernemen, terwijl alsdan de overschietende gage door de overigen naar rang zal worden verdeeld.

Artikel 18.

Bij de haringvisscherij geniet de equipage de helft van de kabeljauw, koolvisch en makreel.

Bezien wij nader hoe de loonen verdeeld worden gedurende een beugreis te zoute.

Digitized by Google

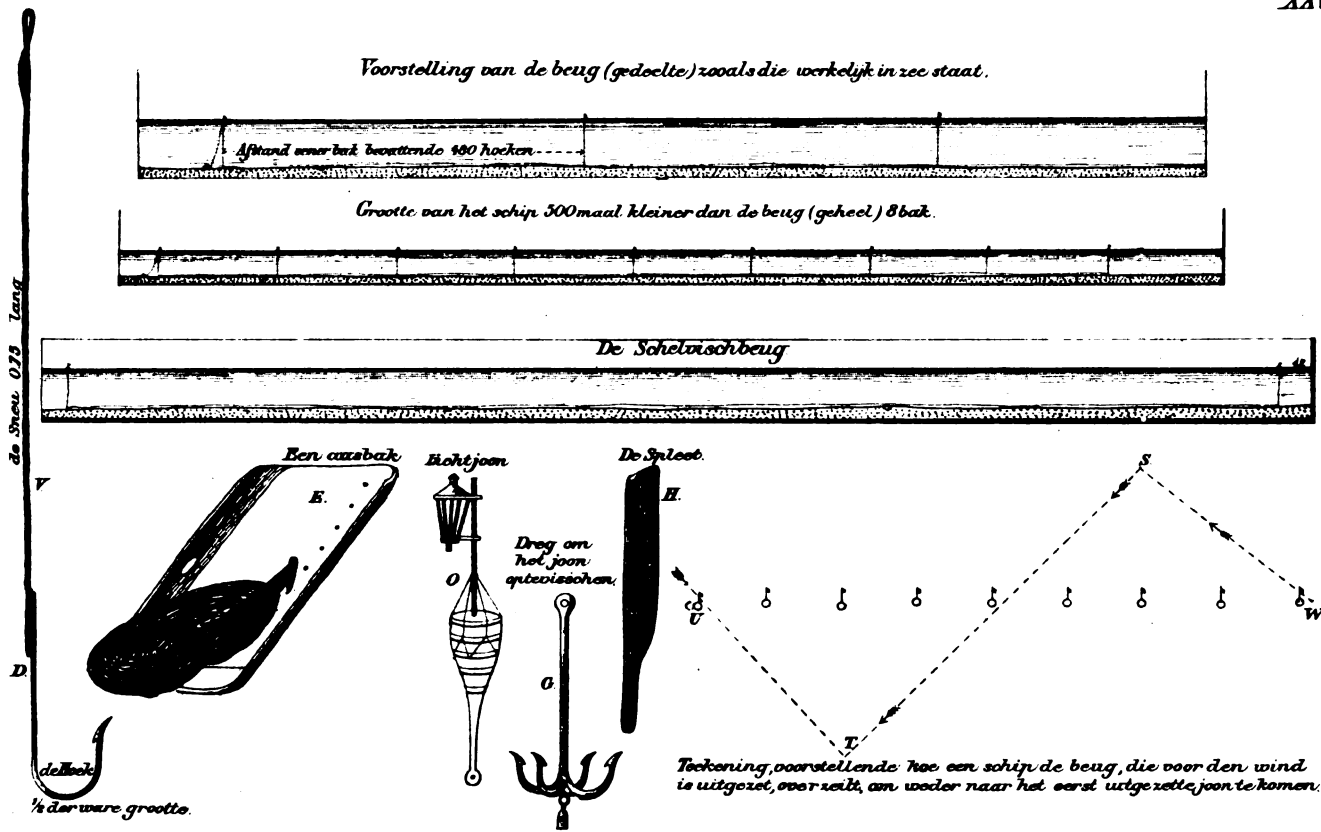
Een schip brengt b.v. aan 40 tonnen visch, waarvoor *f* 1443.— wordt verkregen of beter *f* 1443.— bruto wordt besomd. Hiervan gaat 3 % af en het overblijvende bedrag van *f* 1400.— wordt nu verdeeld als op bijgaanden staat duidelijk wordt gemaakt.

Staat van uitbetaling aan de equipage van het Sloepschip „Voorlooper", gedurende een zoutreis, waarvan de bruto-besomming na aftrek van 3 % *f* 1400 bedraagt.

NAMEN DER BEMANNING.	Kwaliteit.	Aantal lijnen 12 lijnen = 2½ %.	Bruto bedrag der gage.	Visscherswe-duwen en Weezenfonds.	Netto bedrag der gages.
	Schipper	24	*f* 70 —	*f* — 70	*f* 69 30
	Stuurmansmaat. . .	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Matroos.	12	„ 35 —	„ — 35	„ 34 65
	Oude-jongen of oudste	10	„ 29 16	„ — 29	„ 28 87
	Omtoor of onthoofder	7	„ 20 41	„ — 20	„ 20 21
	Inbakker	4	„ 11 67	„ — 12	„ 11 55
	Speeljongen	4	„ 11 67	„ — 12	„ 11 55
		133 lijnen = 27 17/24 %	*f* 387 91	*f* 3 88	*f* 384 03
					„ 1 50 klimgeld
					„ 5 50 fooi jongens
					„ 3 — zoo visch
					f 394 03

Daarenboven ter verdeeling onder de bemanning 1⅞ ton visch of voering, gemiddelde waarde *f* 30.— per ton na aftrek van 3 % en *f* 2.— per ton voor het vat.

Digitized by Google


Voorstelling van de beug (gedeelte) zooals die werkelijk in zee staat.
Afstand emer bak bevattende 480 hoeken
Grootte van het schip 300 maal kleiner dan de beug (geheel) 8 bak.
De Schelvischbeug
de Steu. 075 lang
V
D.
Een aasbak
E.
Lichtjoon
O
Dreg om
het joon
op te visschen.
G.
De Spleet.
H.
de Hoek
½ der ware grootte.
S
T
W
Teekening, voorstellende hoe een schip de beug, die voor den wind
is uitgezet, overzeilt, om weder naar het eerst uitgezette joon te komen.

Digitized by Google

Men bemerkt hieruit, dat de matroos 2½ % ontvangt van de bruto besomming na aftrek van 3 % en dat deze 2½ % gelijk zijn aan 12 lijnen. De schipper ontvangt het dubbele dus 5 % of 24 lijnen, de oude-jongen 10 lijnen en zoo vervolgens. Van dit bedrag nu wordt afgetrokken 1 % voor het visscherswedu wen- en weezenfonds en het saldo wordt aan de visschers uitbetaald. Hier schrijft de monsterrol art. 5 voor, dat hun ⅓ dezer gages direkt wordt uitgekeerd en ⅔ bij het eindigen van het seizoen of zooals de scheepsterm luidt bij het eindigen van de teelt.

Hierin zou wijziging nuttig en noodig zijn, want het loon, dat de visschers verdienen, veroorlooft hen niet daarvan ⅔ gedurende de geheele teelt te missen. Wel hebben de toestanden zich naar dit voorschrift geregeld, want het is geen geheim, dat de winkeliers den visschers een ruim crediet openen, doch ieder zal moeten toestemmen, dat deze toestand niet in overeenstemming is met de juiste richting, die behoorde te worden gevolgd.

De visschers te dwingen schulden te maken, terwijl dit door uitkeering van het verdiende loon kon worden voorkomen, is ten eenenmale afkeurenswaardig.

Het is waar, de reederijen zijn daardoor gewaarborgd tegen geldelijk verlies bij desertie of dienstweigering, maar dit kleine voordeel weegt niet op tegen de groote nadeelen aan dit voorschrift verbonden. Gelukkig dan ook, dat er vele reederijen gevonden worden, die geen gebruik maken van deze voorziening in de monsterrol. Een verlies hierdoor te lijden zou ik als directeur eener visscherijmaatschappij steeds gaarne verantwoorden.

De fooien, bij de uitbetaling vermeld, berusten nog op een oud gebruik en daar er geen goede grond te vinden is om hierin verandering te brengen, bleven ook deze bestaan. Bij de verschvaart geniet de bemanning hetzelfde

Digitized by Google

loon en blijven de condities ook geheel dezelfde. Alleen de voering wordt daar vervangen door een toelage per reis van *f* 1.25 per matroos of per 12 lijnen.

Schipper en minderen in rang naar verhouding.

Die wijziging is noodzakelijk, daar een verschvaarder geen zoutevisch aanbrengt. Men neme bij de beoordeeling van het bedrag in aanmerking, dat een verschreis 8 à 10 dagen duurt tegen elke zoutreis gemiddeld 4 weken.

Op plaatsen als Pernis, enz. wordt deze wijze van betaling niet gevolgd. Daar ontvangt het volk in plaats van $2^1/_2$ %, een aandeel in de besomming van 6 % per matroos.

Terwijl evenwel bij eerstvermelde wijze van uitbetaling de bemanning alleen voor haar uithelp, inclusief het stoppekistje, heeft te zorgen, daar moet bij de hoogere percentage de bemanning alle kosten dragen, als havenkosten, sleeploon, vischaas, victualiën en ijs. Ook het verlies van vischtuig komt daar voor hun rekening, alsmede het breken van een onderdeel der tuigage, als blokwerk, kluiverboom, gaffels, enz. Hiervan moet worden afgescheiden de slijtage dezer laatstgenoemde onderdeelen in en door den dienst. Deze komt ten laste van den reeder of boekhouder met welken titel, vooral te Pernis, de patroon gewoonlijk bestempeld wordt. Evenwel vinden ook hier afwijkingen plaats. Zoo wordt te Middelharnis de besomming in 17 deelen verdeeld, waarvan de bemanning circa 11 deelen ontvangt. Ik zeg *circa* 11 deelen, want dit hangt af als het ware van de kwaliteit der equipage. Een pas aankomende jongen ontvangt $^1/_5$ deel, een bovenman, bijna matroos, $^7/_8$ deel, een vol matroos 1 deel en de schipper $1^1/_6$ deel.

Gedurende den zomer, als deze schepen van Middelharnis, zooals reeds op de vorige bladzijden is aangestipt, ter zoutevaart gaan, ontvangt de schipper $1^1/_3$ deel. In

Digitized by Google

verhouding tot een vol matroos is dit loon van den schipper aanmerkelijk geringer dan bij de Vlaardingsche wijze van uitbetalen, maar in de plaats daarvan ontvangt de Middelharnissche schipper een toelage van *f* 150.— per jaar stuurgeld. De bemanning deelt daar ter plaatse niet in het verlies van vischtuig.

Te Middelharnis noemt men de combinatie van reeder, scheepsvolk en schip „de meente." Moet dus de rekening van het schip Volharding belast worden, dan spreekt men van „de meente Volharding."

Meerdere afwijkingen hebben zelfs nog plaats op deze loonsverdeeling der verschvaart, maar de hierboven beschreven wijzen zijn die der toongevende firma's.

Of men aan onze wijze van uitbetaling de voorkeur moet geven, dan wel aan de laatst beschrevene is niet gemakkelijk te beslissen en ik behoud mij voor daarover een definitief oordeel uit te spreken. Het voordeel aan het door ons gevolgd systeem verbonden is, dat, bij elke afrekening, welke bij de verschvaart om de 3 reizen plaats vindt, dus circa elke maand, de bemanning weet, wat zij als saldo heeft verdiend en zij daarnaar haar levenswijze kan inrichten. Aan het einde van het seizoen of teelt behoeft er dus geen verrekening plaats te vinden, die mee of tegen kan vallen. Ook is daarbij van het denkbeeld uitgegaan, dat den niet bezittenden geen grootere risico's mogen worden opgelegd dan hoogst noodzakelijk is. Bij een ongelukkige vangst zal dan ook de bemanning evenredig minder zwaar worden getroffen en de moreele invloed van den reeder, die in vele gevallen het initiatief moet nemen, meer intact blijven.

Dat ook het systeem, elders gevolgd, zijne voordeelen heeft, is niet te ontkennen. Waar de bemanning al de opgesomde onkosten zelf moet dragen, daar zal een zekere

Digitized by Google

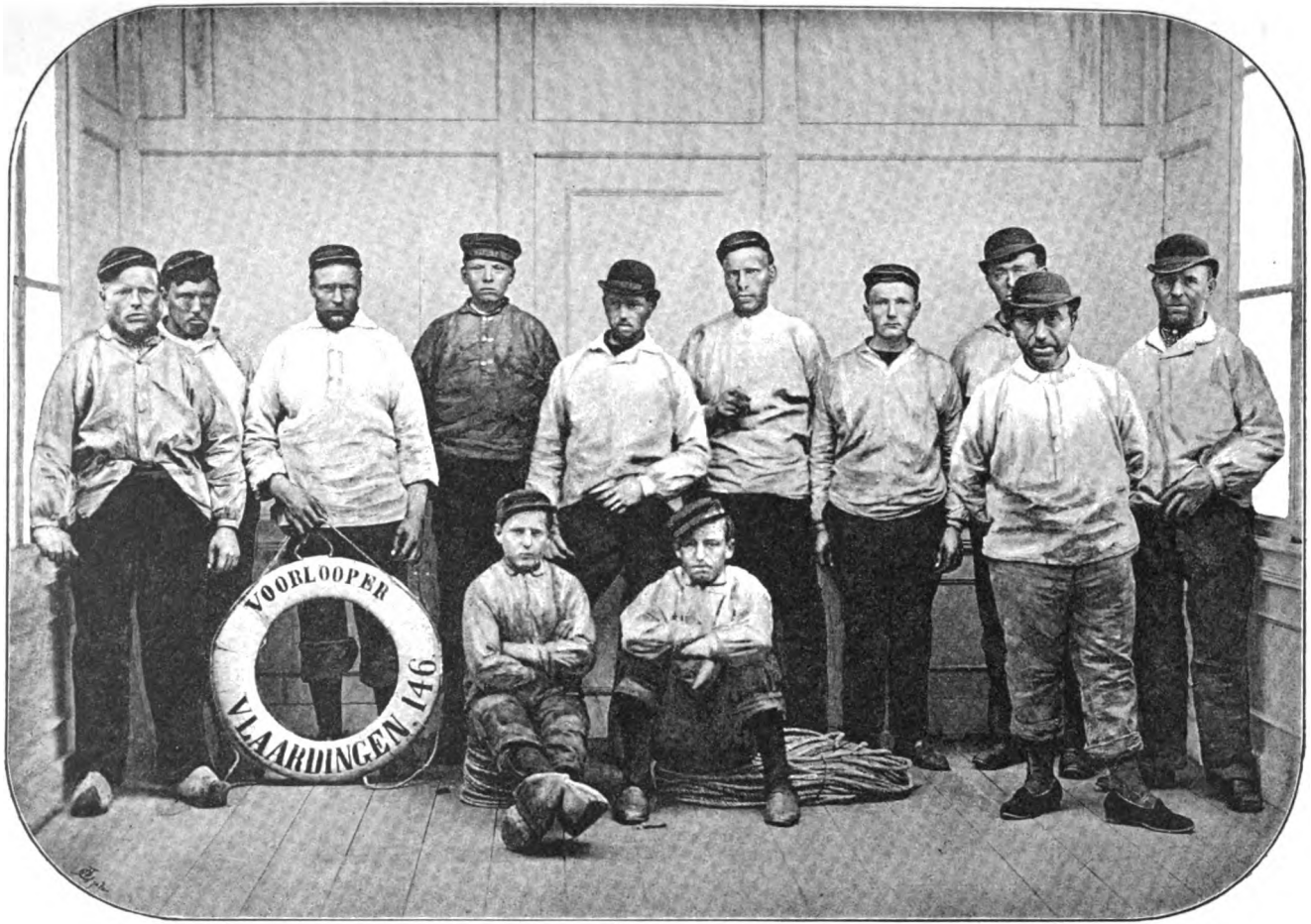
zuinigheid en ingetogenheid bij al het doen en laten niet uitblijven.

Hoe het ook zij, zoowel te Vlaardingen, Pernis als Middelharnis staan de verdiensten der bemanning dus onmiddellijk in verband met de vangsten. Stellen wij de gemiddelde vangst gedurende het winterseizoen of de winterteelt van 1 December tot 15 Juni op *f* 9000.— bruto, dan valt den matroos hiervan ten deel 2½ % dus *f* 225.—. De voering à *f* 1.25 per hoofd van elke verschreis of 2 ton visch zeestuks per bemanning van elke zoutreis moet hieraan worden toegevoegd plus het zoogenaamde zootje. Aan de 6½ maand of 28 weken moet nog 1 week worden gevoegd, welke de matrozen noodig hadden om het schip ter wintervaart gereed te maken, zoodat dan de *f* 225.— in 29 weken zijn verdiend of circa *f* 8.— per week, plus de voering en victualiën.

Vooral als de schepen de verschvaart uitoefenen is het niet gewaagd als ik dezen maatstaf van verdiensten vaststel. Ofschoon er enkele jaren kunnen komen, die dit aangenomen cijfer met ruim de helft overschrijden, kan ook bij een zeer ongelukkige vangst een bruto besomming van *f* 6000 à *f* 7000 het hoogst te bereiken cijfer zijn. Alles moet dan evenwel tegen de onderneming samenspannen, zooals in 1892, toen de afschaffing van de Vasten de vischprijzen met 50 % deed verminderen.

Niet alleen ongelukkige vangst en de afschaffing der Vasten doen de besomming van enkele schepen tot bovengenoemd laag cijfer dalen. Ook de onbedrevenheid maar bovenal de moedeloosheid van enkele bemanningen hebben daaraan schuld. Bij de verschvaart vooral wordt door velen niet de helft van den beschikbaren tijd gevischt. Hoe ongelukkig men ook moge zijn, een minimum wordt toch steeds gevangen. Nemen wij bijv. aan een minimum

Digitized by Google



Volledige bemanning ter beugvaart.

Digitized by Google

Digitized by Google

van 1 schelvisch op één lijn van 45 hoekjes of circa 50 vaâm lengte, dan zal zulk een ongelukkig visscher op 100 lijnen 100 schelvisschen moeten vangen. Men mag nu vragen: „waarom vervischt hij niet het dubbele of driedubbele aantal lijnen?" Ons antwoord luidt: „omdat men zich, de goeden buitengesloten, houdt aan een oude sleur, die te onbegrijpelijker is, nu wij het groote belang kennen, dat allen bij meerdere vangst hebben."

In dit vervisschen van meerder vischtuig, dus in het „aanpakken" ligt al mede het geheim, waarom enkelen steeds zoogenaamd „gelukkig," anderen steeds „ongelukkig" zijn.

Bij dit vervisschen van 100 lijnen à 1 schelvisch per lijn, zal een schip in 6 vischdagen 600 schelvisschen aanbrengen, terwijl hij, die even ongelukkig visschende 300 lijnen per dag verwerkt, 1800 stuks in denzelfden tijd ter markt zal voeren. Deze redeneering gaat alleen op omdat de ervaring geleerd heeft, dat 1 schelvisch per lijn veilig als minimum mag worden aangenomen.

Bij voorspoedige visscherij behoort het geenszins tot de zeldzaamheden, dat schepen ter verschvaart 12 tot 13 duizend gulden visch ter markt brengen, gedurende een winterteelt. Na het einde daarvan wordt nog als toelage uitgekeerd *f* 11.— traangeld en *f* 25.— toemaakgeld, als tegemoetkoming voor het schoonmaken en weder in gereedheid brengen van het schip ter haringvaart.

Dat het schip zeewaardig en een vlug zeiler moet zijn, zal ieder duidelijk wezen en vooral bij de beugvaart moet aan deze eischen worden voldaan. Bijna elke storm vindt onze schepen op het zilte nat niet alleen, maar waar de groote koopvaarders zoo gaarne het ruime sop kiezen, daar zijn de visschersvaartuigen maar al te dikwijls genoodzaakt op lager wâl te visschen, willen zij hun pogingen met succes bekroond zien.

Digitized by Google

Niet alleen een vlug schip, sterk touwwerk en zeilen worden dan vereischt, maar zooals wij hierboven vinden aangestipt, mag een flinke oud-Hollandsche equipage niet ontbreken en met het oog daarop, waarde lezer, vraag ik uw aandacht.

In het belang van deze oud-Hollandsche jongens, die wij moeten handhaven in hun ouden roem, moet de wintervaart weder worden opgebeurd. Die zeerobben verdienen aller sympathie en een dure plicht mag het geacht worden hun weder de gelegenheid te bezorgen om ook des winters hun bedrijf te kunnen uitoefenen, hun weder de schepen te geven, die hun gedurende de laatste jaren zijn ontvallen, door deze alleen voor de haringvaart in te richten.

Hoewel omstandigheden van allerlei aard een uitvoering in dezen geest niet zullen vergemakkelijken, zullen toch met goeden wil en volharding de bezwaren spoedig worden overwonnen. Èn het visschersvolk, èn de geheele belanghebbende natie, zal hen, die er toe zullen medewerken uitvoering te geven aan de hier beschreven wijze van exploitatie dankbaar zijn, want het is een onloochenbaar feit, dat het staken van de wintervaart langzaam maar zeker onze vloot zal ontvolken en de overblijvenden demoraliseeren. Nu reeds zijn de treurige gevolgen daarvan duidelijk merkbaar. Den krachtigen zeeman, die slechts gedurende den winter gevormd wordt, als de elementen hem als 't ware dwingen, zich te harden en in zijn vak zich te bekwamen, zien wij met diep leedwezen van jaar tot jaar verdwijnen. Zullen wij het dan aanzien, dat het gehalte onzer zeelieden blijft achteruitgaan? Dat mogen en zullen wij niet, zoolang nog een sprankje werkkracht in ons is.

De nalatenschap onzer voorvaderen moet door ons niet

Digitized by Google

alleen onbevlekt worden overgedragen aan de komende geslachten, maar zoo mogelijk met rente. Wij mogen niet op deze kostbare nalatenschap teren, totdat eindelijk dat kapitaal, belichaamd in de Grootvisscherij met al haar eischen, een dood kapitaal zal zijn geworden.

Onverschillig of er jaren zullen komen, die schijnbaar deze theorieën op financieel gebied zullen logenstraffen, moeten wij met al de kracht, die in ons is, blijven strijden voor dezen hoofdtak van ons aloud volksbestaan. Geen ziekelijke steun moet den zeeman worden verleend, maar het is billijk, dat hem zijn natuurlijke werkkring niet worde ontnomen en deze werkkring ligt voor hem op het veld der zomer- maar ook der wintervisscherij.

De lezer vergeve mij deze ontboezeming, maar zij moest mij van het hart. De ledigheid en daaruit voortspruitende onverschilligheid kan alleen worden bestreden door onzen zeelieden de gelegenheid te verschaffen weder onder flinke theoretische leiding ook gedurende den winter hun bedrijf uit te oefenen. Alleen langs dezen natuurlijken weg zal een kader van flinke zeelieden weder kunnen worden gevormd, ook al zullen teleurstellingen bij dit streven menigvuldig zijn. Want het zal hier gaan evenals elders het geval is. De verschaffing van werk zal niet oogenblikkelijk een einde maken aan de tallooze ontevredenen en de werkgevers zullen aanvankelijk ondank oogsten. Alleen door geregelden arbeid zal de ontevredenheid verdwijnen. Morren en klagen leidt tot niets.

„Morren maakt de vracht niet minder,
„Moed alleen vermindert haar.
„Neemt uw kruis op, wat het zijn moog',
„God woog niemands last te zwaar."

Nu de onderdeelen als vischaas, vischtuig, bemanning,

Digitized by Google

enz. ons bekend zijn, willen wij eens gaan zien, waar al die onderdeelen in en op het schip gerangschikt zijn. De lezer raadplege daarbij *plaat XIX*.

In het kabelgat worden — de naam wijst het reeds aan — de 3 ankerkabels bewaard. De ankerkabel is een touw van hennep, gewoonlijk 17 à 20 cM. in omtrek.

Het is geen gunstig teeken als van dit middel veel gebruik moet worden gemaakt. Op de visscherij zijnde kan alleen gebrek aan wind, het invallen van een niet juist berekenden stroom of een plotseling invallende mist het schip noodzaken te ankeren, ten einde het in zee staand beugtuig niet verloren te zien gaan. Het schip is, behalve bij de schelvischvaart, gedurende eenigen tijd daarvan geheel los. Het zal den lezer duidelijk zijn, dat bij plotselinge windstilte, maar vooral bij mist ankeren het eenige middel is, om het beugtuig niet uit het oog te verliezen. Ook met binnen- en uitzeilen kan bij tegenspoed ankeren op de rivier noodzakelijk zijn.

Achter het kabelgat bevindt zich het volkslogies. De grootte van dit logies is reeds op de bouwkundige teekening aangegeven, maar natuurlijk zijn die afmetingen op alle schepen niet dezelfde. Met de indeeling hebben wij reeds kennis gemaakt. In deze kajuit houden des winters 10 à 11 manschappen verblijf, in de reeds beschreven slaapsteden of kooien aan de zijwanden aangebracht.

Een breede bank bevindt zich langs deze wanden in den vorm van een hoefijzer, dienende tot zitplaats. In het midden bevindt zich het fornuis, hetwelk niet alleen dienst doet tot verwarming, maar ook den kok de gelegenheid verschaft zich in zijn vak te bekwamen. Het is dus kookkachel tevens. De petroleumlamp boven het fornuis, behoorlijk tegen te groote schommelingen bevestigd, com-

Digitized by Google

pleteert het ameublement. Een klein driekant kastje merkt men nog op, waarin het peper- en het koffieblikje en eenige kleinigheden worden geborgen.

Veel valt er dus des morgens niet schoon te houden, vandaar dan ook, dat de boenwas en de wrijfdoek niet op de begrooting van een vischschip voorkomen.

Het bedrijf en de daarmede in overeenstemming zijnde bouw van het schip verbiedt elk overtollig meubelstuk. De achterkajuit, waarin de overblijvende 2 manschappen, schipper en stuurmansmaat, verblijf houden, is op dezelfde wijze ingericht.

Alleen vindt men daar een tafel, vooral dienende voor de kaart ter opmaking van het bestek. Elken dag te 12 uur, als ten minste de zon zich vertoont, neemt de schipper „breedte". Hij bedient zich daarbij van een octant en de wetenschap heeft voor hem een boekje samengesteld met tabellen, met behulp waarvan hij langs machinalen weg zijn bestek kan opmaken.

Dit boekje is het gradenboekje.

Bij gebrek van een chronometer kan de lengte slechts bij gissing worden bepaald. Het loodje is de chronometer van den visscherman, waarop hij vrij zeker gaat. Den meesten zelfs der meer ontwikkelde zeelieden is het niet bekend, waarop de verkregen conclusie, door middel van octant en het gradenboekje berust, maar het zou te ver voeren over dit onderwerp in details te treden.

Tot ons schip terugkeerende, vinden wij, dat de overige ruimte wordt ingenomen door de verschillende ruimen en de bun. Wij maakten daarmede reeds kennis. Het zal dus den lezer niet moeielijk vallen mij te volgen bij de beschrijving van het bedrijf.

Des morgens vroeg, als nog alles in de twee kajuiten in diepe rust ligt en slechts de eentonige voetstappen

Digitized by Google

van de twee mannen der wacht worden gehoord, zien wij in onze verbeelding een dezer figuren, die in het duister slechts als schaduwen zich vertoonen, het horloge uithalen, en zich voorover buigen bij de kompaslamp.

Het uurwerk wijst twee uur aan en behoedzaam klimt hij bij het steile trapje af, dat toegang verleent tot de kajuit van den schipper. Hij kent de leus: „twee uur moet de schipper worden aangesproken."

„Schipper, 't is twee uur!" en op de vraag, hoe het er boven uitziet, kan hij ditmaal bevredigend antwoorden. Het is wel een „stijve gelegenheid", maar zonder wind kan er niet worden gebeugd en daarenboven zijn onze zeelieden niet voor een klein geruchtje vervaard.

„Ga dan maar 100 prikken rapen!"

Aan de stem, die deze woorden op niet zeer melodieuse wijze uitstoot, herkent men den pas ontwakenden schipper. Het niet zeer aanlokkelijk vooruitzicht om straks uit de warme kooi zich plotseling te verplaatsen in 32° Fahrenheit, stemt hem nog niet vriendelijk. Een warm bakje koffie met brood maakt evenwel veel goed en het vooruitzicht zich daarop straks na het prikkensnijden te zullen vergasten, doet hem dan ook besluiten zich in het noodlot te schikken.

Een rijke vangst vergoedt veel en in zijn verbeelding ziet hij reeks het scheepsdek met kabeljauw en schelvisch bezaaid.

Terwijl alles nog in Morpheus' armen zich blijft verkwikken, staat de schipper op uit zijn kooi of liever hij rolt er zich uit, want de hoogte laat niet toe om op te *staan*. Hij begeeft zich naar het volkslogies en vindt daar den speeljongen met de 100 prikken.

Met het mes in de hand aanvaardt hij zijn taak. Zal hij het aasje groot of klein snijden? Hier gaat het hem als de huismoeder. Evenals deze, laat hij zich influenceeren

Digitized by Google

door de omstandigheden. Gedurende deze bezigheid zijn ook de inbakker en de omtoor opgestaan, zij hebben de mannen van de wacht vervangen en zorgen tevens voor de koffie, terwijl deze laatsten een aanvang hebben gemaakt om de reeds gesneden aasjes aan de hoeken te slaan.

Inmiddels gaat het beulswerk er lustig op los. Prik voor prik wordt doodgebeten en gesneden, totdat de laatste slachtoffers aan de beurt komen. Nu is het tijd, dat ook de overige manschappen zich roeren.

„Azen!" klinkt het nu en niet lang daarna is alles in beweging. De bemanning begeeft zich op het deken (*zie plaat XIX, letter F*) en weldra zijn allen in de weer om de aasjes aan de hoeken te slaan, ten einde straks de kabeljauw, schelvisch of bot daarmede te verschalken.

Hoe zoet de arbeid ook is, ook de natuur heeft haar eischen. De maag herinnert er aan, dat zij nog steeds tot werkeloosheid gedoemd is. Het is half vier en daar eerst om 4 uur met het uitzetten van de beug een aanvang zal worden gemaakt, is er geen bezwaar het half uur, dat nog rest, aan de ontbijttafel door te brengen en niemand zal onzen wakkeren gasten deze morgenbete misgunnen, temeer als hij weet, wat hen te wachten staat.

Ook hier is een leemte waar te nemen, want het zou nuttig en noodig zijn om gedurende de wintermaanden minstens één uur vroeger te beginnen. Om half twee, uiterlijk twee uur, behoorde een aanvang te worden gemaakt met het uitzetten der beug, opdat 100 à 120 lijnen meer konden geschoten worden dan als regel vervischt worden. Ik vertrouw, dat onze visschers, als door het herleven der wintervaart de verloren moed in hen ontwaakt, door aldus een enkel uur per dag meer te werken, weldra zullen toonen, dat ook zij de handen uit de mouw kunnen steken.

Digitized by Google

Ik spreek dezen wensch uit en durf met gerustheid dezen eisch stellen.

Niet te ontkennen is het, dat vooral in het hartje van den winter flinke doortastende mannen noodig zijn, want in den vroegen morgen behoort er moed toe de handen aan den ploeg te slaan.

Geen helder opflikkerend vuurtje wordt dan bereid, maar de elementen schijnen veeleer samen te spannen om het dagelijksch werk te bemoeielijken.

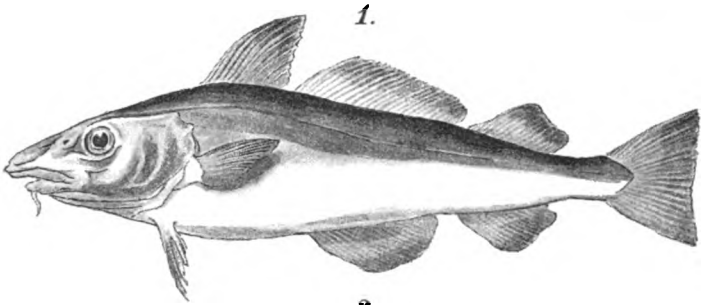
Een ijzige wind fluit dan door het want en hoog verheffen zich de golven, als wilden zij haar kleine bewoners tegen een verraderlijken aanval beschermen. De man van de wacht vond, dat het nogal schikte. Het is dan ook flink beugweer. „Roept maar: „want boven!" " wordt den jongens bevolen. De acht bakken met want, die links en rechts van de bun op het deken staan, worden op het dek gehaald en aan stuurboordszijde tegen de verschansing geplaatst. Inmiddels heeft de achteraanhouder (*zie plaat XXX, „Beuguit" letter D*) de lijnen (*letter N*), die aan het joon, dat aan bakboordszijde ligt, bevestigd zijn, achter om het schip genomen naar stuurboordszijde en staat nu op zijn post.

Naast hem vertoont zich een licht met een kleinere gedaante, den speeljongen (*letter C*) geflankeerd door een rijzige figuur: *den schotter* (*zie letter B*).

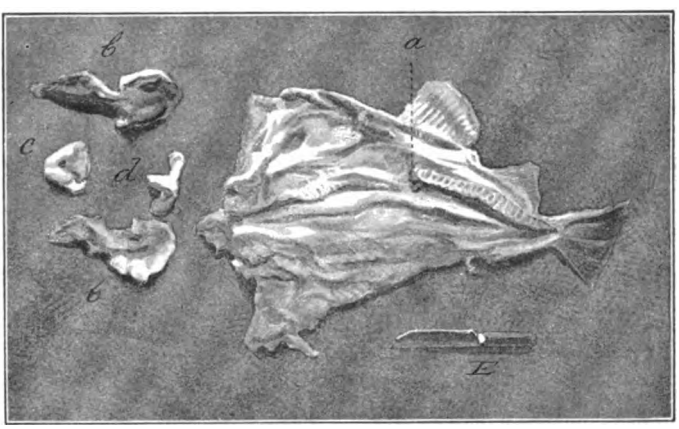
Beide mannen, de achteraanhouder en de schotter, moeten vertrouwde matrozen zijn, want van hen hangt het, naast den schipper af, of de beug op de juiste wijze den bodem der zee zal bereiken. De stuurmansmaat en de oude-jongen (*zie letter F*) hebben zich bij het eerste joon aan bakboordszijde geplaatst, de schipper ((*letter A*) heeft het roer gevat en de kok (*letter I*) staat voor op het schip op den uitkijk om onmiddellijk het sein te geven, als hij onraad mocht ontdekken.

Digitized by Google

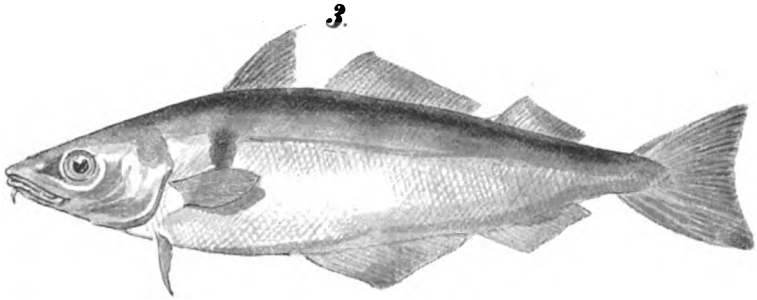
1.



2.



3.



1. Kabeljauw (Gadus Morrhua).

2. Opengesneden kabeljauw. } *a.* Plaats, waar de graat achter de eerste rugvin wordt afgesneden. *b.* Kibbelen. *c.* Lipje. *d.* Keeltje *E.* Mes.

3. Schelvisch (Gadus Aeglefinus).

Digitized by Google

Digitized by Google

Een oogenblik zijn aller oogen op den schipper gevestigd. Blijkbaar is hij het met zich zelven nog niet eens. De beug moet „dwarswind" worden uitgezet, maar het blaast uit het Zuiden met een dikken regen. De reeds schuimende golven doen vermoeden, dat een luchtstrooming uit het Westen in aantocht is, met andere woorden, dat de wind zal „westelijken."

Hij is het met zichzelven niet eens, maar het is een ondeelbaar oogenblik, want het geoefend oog bedriegt hem niet gemakkelijk en het staat bij hem vast, dat de wind zal westelijken. Hij neemt zijn koers dus West-Noord-West, rekenende op het afgaande getijde tevens en geeft daarmede het sein om den arbeid te beginnen.

De schotter heeft met ongeduld de bewegingen van zijn schipper gadegeslagen en nauw heeft hij bemerkt dat deze een vast besluit heeft genomen, of hij doet het „als de baas b'lieft" hooren.

Dit is het teeken, dat ook hij gereed is.

„Zet je joon maar op hoop van zegen!" is het sein voor den stuurmansmaat om het eerste joon met baaklijn en gooi in zee te werpen. De schotter schiet nu ook de beuglijnen overboord, wat bij den tamelijk snellen voortgang van het schip geen gemakkelijke taak is, want verre van aangenaam zou het zijn kennis te maken met de scherpe hoeken, die door middel van de sneuen aan de beuglijn zijn bevestigd.

Dat hier de stiptste orde moet heerschen, behoeft geen betoog. Het schip toch maakt een zekeren voortgang, want de circa 12000 Meter lange beug moet zoo mogelijk in anderhalf uur in zee. Om dus ruim 100 Meters per minuut door de handen te laten gaan, vereischt eenige handigheid. De achteraanhouder heeft nu de beuglijn aangevat en men leest op zijn gelaat, voor zoover het

Digitized by Google

zwakke licht van den lantaarn dit toelaat, dat hij zijn volle aandacht bij het werk heeft. Vier lijnen zijn weldra over boord geworpen en het is den achteraanhouder thans toevertrouwd deze zoolang vast te houden, totdat naar zijn meening deze vier lijnen zonder bochten in zee staan. Hij moet evenwel niet het uiterste vergen, want het schip vervolgt onverbiddelijk zijn weg door de golven en een te lang vasthouden kan den draad of de beuglijn doen breken. Hij dient dus het juiste moment te weten, waarop zij weder moet worden losgelaten.

Alvorens de lijn vrij te geven, roept hij: „Houdt je klaar, maat!" waarop de schotter ten teeken, dat hij nog wakker is, het: „dat ben ik!" doet hooren. Bij elke 4 lijnen herhaalt zich deze manoeuvre.

De schotter ziet zijn eersten bak want snel minderen, reeds 19 lijnen zijn aldus in zee en weldra zal derhalve het tweede joon aan bakboordszijde overboord worden geworpen.

„'t End uit is!" klinkt zijn stem als waarschuwing voor den ouden-jongen, die thans alleen heeft postgevat bij de joonen. „Al klaar is!" ontvangt hij tot antwoord en hij heeft daarmede de overtuiging, dat de oude-jongen de lijn van het tweede joon achter het schip om naar stuurboordszijde heeft genomen en slechts wacht op het kommando, om het tweede joon over boord te werpen. De lijnen van het joon worden nu door den achteraanhouder op het daarbij behoorende gooi bevestigd, waarop weder de 20 lijnen zijn vastgemaakt van het tweede bak want, en ten teeken, dat hij daarmede gereed is, roept hij den ouden-jongen toe: „Aangeheeld is je gooi!" waarop weder de oude-jongen antwoordt: „Dat is mooi!" en het tweede joon plompt in zee.

Daar wij reeds kennis maakten met de samenstelling van een vol beugtuig, zal de lezer zich gemakkelijk kunnen

Digitized by Google

voorstellen, hoe de overige 7 bakken want op dezelfde wijze aan de zee worden toevertrouwd.

Reeds zagen wij, dat de beug vóór den wind of dwarswind wordt uitgeschoten. Is de beug voor den wind geschoten, dan is het noodig, zoodra het laatste joon in zee is, zoo spoedig mogelijk naar het eerste uitgezette joon te komen, ten einde een aanvang te kunnen maken de vangst binnen te halen. Is de beug dwarswind in zee gezet, dan wordt bij het laatste joon aangevangen.

„Haal aan je schooten!" en een lichte beweging met het roer doet het schip, scherp aan den wind zeilende, zich in de richting voortbewegen van letter W naar letter S. (*Zie plaat XXVI*).

Het is half zes geworden. De stuurmansmaat vervangt nu den schipper aan het roer.

„Zoo maar houwen, hoor!" zegt de schipper meer machinaal dan wel bij wijze van bevel, want de stuurmansmaat weet, dat hij een half uur in deze richting moet sturen. (Een half uur uit den draad zeilen.) De schipper neemt deze gelegenheid waar om den inwendigen mensch te gaan versterken, want als straks het half uur verstreken zal zijn, is zijn plaats weder aan het roer bijna onafgebroken tot aan den afloop van het werk.

De halve uren vallen kort om den Noord. Wel verre van societeitsuurtjes te zijn, moet daar geen tijd worden verpraat, want reeds om 4 uur valt de duisternis in en bij de zoutvaart vorderen de werkzaamheden het daglicht.

„Reeën!" klinkt het dan ook spoedig uit den mond van den inmiddels aan het dek gekomen schipper.

„Het is bik, Kees!" vervolgt hij, zijn jas toeknoopende, „maar wij zullen er maar een kouden neus aan wagen."

Het volk is inmiddels op het commando „reeën!" eveneens aan het dek gekomen. Ook zij hebben zich dit half

Digitized by Google

uurtje ten nutte gemaakt om zich met een warm kopje koffie te versterken en hun toilet in orde te brengen voor de werkzaamheden, die hun te wachten staan: de leeren mouwen aan, het schootsvelletje voor en den zuidwester op. De hooge laarzen worden natuurlijk niet vergeten. Een oogenblik schijnt het anders zoo vlugge schip te aarzelen. De zee is hoog en bemoeielijkt de wending, maar de schipper kent zijn vaartuig. Langzaam beweegt hij het roer naar stuurboordszijde. Het bezaanzeil wordt door den schotter naar bakboord opgehaald, terwijl de achteraanhouder post heeft gevat bij den schoot van het grootzeil.

Voorop hebben 2 man bij den uithouder zich geplaatst, ten einde de stagfok aan stuurboordszijde te houden en 4 man houden den fokkeschoot [1]) op gelijke wijze in bedwang. Nauw heeft de schipper bemerkt, dat zijn schip schijnt te aarzelen welken kant het zal kiezen, of hij is met zijn gedachten overal tegelijk.

„Houw uit je stagfok!" „Houw vast je fokkeschoot!" en met een vlugge beweging van het roer is de wending volbracht.

„Alles aan lij!" heet het nu en weldra is het schip weder vol onder zeil en vervolgt zijn koers naar letter T (*plaat XXVI*). Het overzeilen van de beug vereischt bij een flinke bries circa 2 uur. Met de zeilen behoeft voor-eerst niet meer gemanoeuvreerd te worden en het is derhalve voldoende, als de schipper aan het roer staat.

Nog eens moet het gewoonlijk over stag, maar dan is janmaat spoedig bij de hand.

De ledige tijd, die nu voor de schepelingen in het vooruitzicht is, behoeft evenwel ook al niet met een praatje

[1]) Zie voor al deze tuigbenamingen de tuigteekening plaat XXI.

Digitized by Google

XXIX.



Het prikkensnijden en de prikkenbijter.

Digitized by Google

Digitized by Google

te worden aangevuld; want nauw ligt het schip over stag of de stuurmansmaat loopt naar den boeg van het schip, waar de vangst van de vorige dagen nog in de tonnen staat en die voorzichtigheidshalve vastgesjord zijn aan de verschansing.

Zijn uitroep: „tonnetje mijn!" is het teeken, dat ieder moet zien het eerst aan het werk te zijn.

Het is niet anders dan een grap, want onmiddellijk loopen allen holderdebolder op en over elkaar, om de eerste ton te hebben.

De stuurmansmaat begint nu de tonnen visch op te pakken, want sedert twee etmalen is deze weder gekrompen en het volk kuipt de tonnen open en dicht.

Nadat de aldus gekuipte tonnen in het ruim gestreken zijn, wordt het tijd, dat de schipper de joonen van zijn beugtuig moet zien. Naar zijn berekening zal hij door zijn beug komen boven „grootsplit" en beneden „kleinsplit." (*Zie plaat XXV*). Met den twee-oog (binocle) in de hand tuurt hij gedurig naar het punt, waar de joonen, die dezen naam dragen, uit de golven aan den gezichteinder moeten opduiken.

„Grootsplit!" roept de kok. De schipper heeft reeds lang het met dien naam bestempelde joon ontdekt en laat weldra weder over stag steken, doch zoodra heeft hij niet gezien, dat hij het endeljoon (*zie plaat XXVI letter U*) zal kunnen aanzeilen of zijn bevelen worden gegeven.

„Fok in!" „Tjik in!" klinkt het en nog is het bevel niet uitgevoerd of het „rif in!" komt de drukte en beweging aan boord nog vergrooten.

De uitdrukking der schepelingen dat „de booze" aan boord komt, als het endeljoon naakt, is niet ongegrond, want nog is ook de laatste order niet uitgevoerd of opnieuw laat de stem van den schipper zich hooren.

Digitized by Google

„Haakjes in de handen!" klinkt het nu.

Gedurende het wegnemen van de fok en de tjik en het reven heeft de stuurmansmaat zich voor op den boeg begeven. Door den hoogen voorsteven kan de aan het roer staande schipper het joon, dat zich recht voor den boeg bevindt, niet zien en moet dus nu zijn schip de richting geven, welke de stuurmansmaat rapporteert. Voor een aanloopende zee is het schip een weinig „afgevallen".

„Hooger!" roept de stuurmansmaat, die steeds met zijn dreg, gewapend op het slachtoffer voor den boeg staat te turen.

„Recht zoo!" klinkt het weder. Het schip is nu nog maar enkele meters van het joon verwijderd. Inmiddels hebben de matrozen op bevel van den schipper achter den stuurmansmaat post gevat met haakjes in de handen.

De schotter staat met de *slaggaarde* (een stok met 4 haken) gewapend voor het geval de stuurmansmaat met zijn dreg het doelwit niet mocht treffen. Allen gooien of haken naar het joon, dat nu langs zijde van het schip is gekomen en aan boord wordt gehaald.

De omtoor grijpt de baaklijn, waaraan het gooi is bevestigd en slaat deze om een naastbijzijnden bolder, want het schip vervolgt met dezelfde vaart zijn koers en het is dus geraden het hier niet enkel op de handen te laten aankomen.

De mannen, die (*zie plaat XXX, Beug in*) het eerst aangewezen zijn om de beug in te halen, hebben de lijntjes gegrepen en staan op hun post.

Niemand zal het mij ten kwade duiden, als ik van dit oogenblik van verwarring geen duidelijke voorstelling kon geven; daartoe behoort de hand van den schrijver van professie.

Digitized by Google

Mijn doel is slechts om in goed Hollandsch het den volke duidelijk te maken, wat onze Grootvisscherij op de Noordzee beteekent en op welke wijze en met welke middelen zij wordt uitgeoefend, daarbij vooropstellende de doelmatigste wijze van exploitatie volgens mijn zienswijze.

Ieder onzer kan zich evenwel gemakkelijk indenken in dezen overgang van de grootste verwarring en wanorde tot de volmaaktste kalmte en orde. Zoodra toch is het eerste joon niet binnen en het gooi uit den bodem der zee gelicht door de vaart van het schip, of de omtoor haalt kalm zijn baaklijn met gooi in en de drie mannen van den haal zijn reeds op hun post.

De stagfok is aangevuid (*op het dek gehaald*), want het is een heele bries.

Plaat XXX „*Beug in*" maakt het den lezer duidelijk, welke positie aan het dek elk der manschappen inneemt. *A* is de schipper, *B* 3 mannen, die de beug inhalen of zooals de scheepsterm luidt: „de mannen van den haal".

De lezer zal zich wellicht afvragen, waarom 3 mannen, terwijl maar een lijn tegelijk te bewerken is?

De 2 kameraden staan daar, om, als de een een wijle dat werk heeft verricht, de lijn over te nemen. Een van de drie heeft daarenboven steeds het haakje bij de hand, om als een kabeljauw zich vertoont dezen te annexeeren, daar de visch te zwaar is om aan het kleine hoekje boven water te worden opgehaald. Moet de visch levend worden gehouden, dan wordt het haakje door een schepnet vervangen.

C is de inbakker, die de lijn overneemt, nadat de „mannen van den haal" den visch van het hoekje hebben ontdaan.

Hij schikt ze met de hoekjes netjes in mand *L* of liever hij bakt de lijnen in, vandaar dan ook zijn titel: inbakker.

Digitized by Google

D is de omtoor. Bij elke 20 lijnen komt een joon langs zijde van het schip; zijn plaats bij den inbakker neemt hij slechts in, telkens als een joon met gooi binnen boord genomen moet worden. Gedurende den tusschentijd is zijn plaats naast *E*, den man, die den visch plat snijdt, beter bekend onder den naam van „den man van de snee."

Hij helpt dan, zooals wij reeds zagen, dezen laatsten door den kabeljauw den kop af te zetten.

Heeft de inbakker 4 lijnen in de mand (*piesbenne*), dan is de taak van den omtoor deze piesbenne aan de 3 matrozen *F* over te reiken.

Dezen maken het vischtuig gereed om het den volgenden morgen of zoo spoedig mogelijk weder in het aas te kunnen zetten. Zij bedienen zich daarbij van *de spleet*, (*zie fig. H op plaat XXVI*).

In elken *aasbak*, (*zie fig. E*), ontdekt de lezer 8 gaatjes, dienende om de 10 spleten te kunnen inzetten.

Op elke spleet bevinden zich ongeveer 48 hoeken. Men zal zich herinneren, dat een bak of 20 lijnen circa 480 hoeken bevat.

De stuurmansmaat *G*, (*zie plaat XXX „Beug in"*), belast met het spoelen van de gesneden visch, heeft uit den aard der zaak zijn plaats naast den spoelbak *I* en de mand *K*, waarin de afgespoelde visch wordt geworpen; ook belast hij zich met het wegzouten in de tonnen *H*.

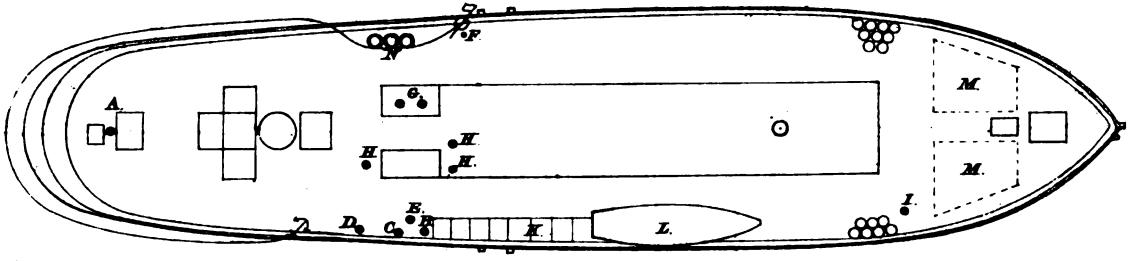
De plaats, die de boot inneemt, is dezelfde als op de teekening *„Beug uit"*, en ook de prikkenbakken behouden steeds hun vaste plaats.

Een kleine opheldering nog.

De stippellijn (*zie plaat XXX*) stelt voor de beuglijn, welke onder het schip doorloopt. Het schip toch drijft dwars over de beug, (*zie plaat XXXI*) en daar de mannen op den haal hun vak meester zijn, halen zij vlugger, dan

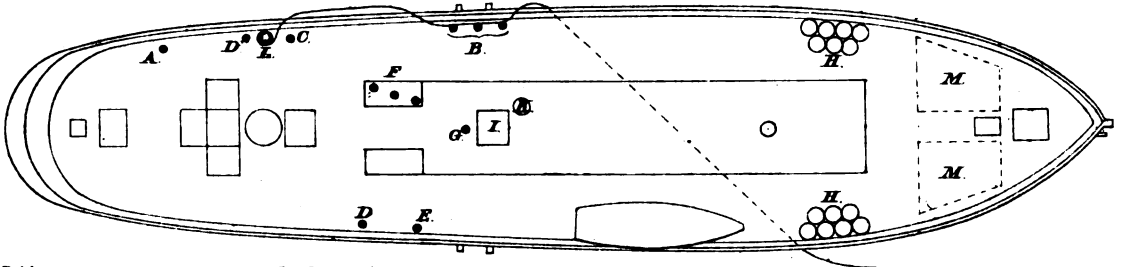
Digitized by Google

BEUG UIT.



A. Schipper aan het roer.
B. Schotter (matroos) die het vischwant over boord schiet.
C. Speeljongen die bijlicht.
D. Achteraanhouder (matroos) die de lijn gestrekt houdt.
E. De man (omtoor) die de volle aasbakken aanvoert.
F. Oude jongen zet de jonen over boord.
G. Twee man op het deken die de bakken met aas aangeven.
H. Drie man die den bak met aas aan 't dek plaatsen.
I. Kok, op den uitkijk.
K. Aasbakken.
L. Boot.
M. Prikkenbakken.
N. Opgeschoten baaklijn.

BEUG IN.



A. Schipper.
B. Drie matrozen die de beug inhalen.
C. Inbakker.
D. Omtoor zet de visch den kop af.
D. Haalt de jonen in.
E. Matroos die de visch snijdt.
F. Drie matrozen die de beug spleten.
G. Stuurmansmaat spoelt de visch schoon.
H. Tonnen waarin de visch wordt ingezouten.
I Spoelbak.
K. Mand waarin de afgespoelde visch wordt geworpen.
L. Mand waarin de beug wordt opgeschoten (piesbenne).
M. Prikkenbakken.

Digitized by Google

Digitized by Google

het schip drijft. Het zal dus niet moeilijk zijn zich in dezen toestand te kunnen verplaatsen. Alleen bij zeer sterken wind of bij een niet goed of onverwachts invallenden stroom doet zich het geval voor, dat het schip te hard drijft. De lijn, in plaats van in de aangegeven richting, staat dan, in weerwil van alle krachtsinspanning, ver van het schip aan bakboord. De schipper heeft nu zoo te manoeuvreeren, dat dit verzuim weder kan worden hersteld, wil hij niet van de beug „afverdagen", zooals de zeelieden dit noemen. Aan de juiste berekening van de stroomen herkent men den waren beuger.

Het inhalen van de beug begint onmiddellijk als het endeljoon bereikt is, maar vóór de lijnen naderen, waaraan de hoeken zich bevinden, moeten twee lijnen, de speellijnen of blinde lijnen, die ik reeds met den naam lijntjes bestempelde, worden ingehaald, dus 84 vaam. Zoodra de mannen van den haal daarmede gereed zijn en aan het hoekwant zijn genaderd, heet het „Kok, schaften!" Zij worden nu door 3 kameraden vervangen.

Vijf blijven aan het dek, en volgen als hun voorgangers zich hebben te goed gedaan.

De schipper, vastgekluisterd aan het roer, wacht met ongeduld het resultaat zijner bemoeiingen. Het hoekwant komt nu binnen en dus moeten de mannen op den haal reeds visch bespeuren. Hij kan het dan ook niet langer uithouden. Zelfs met heen en weer trappelen kan hij het ongeduld niet langer bedwingen.

„Wat zeit de man?" vraagt hij ten slotte en waarlijk de man van den haal voelt, naar hij gelooft, een kabeljauw aan de lijn en antwoordt: „wel te weten." Hij is voorzichtig in zijn uitdrukking. Het inhalen der lijnen vordert steeds meer en meer en daar onze zeelieden zich zelden vergissen op dit punt, vertoont zich dan ook spoedig een kabeljauw.

Digitized by Google

„Daar komt er een!" roept hij triomfeerend en ontvangt van den schipper het m. i. zeer logisch antwoord: „dat is beter dan geen!"

Al deze uitroepen zijn geijkte termen. Komen er 2 kabeljauwen, dan roept de man van den haal: „Twee in het water!" waarop de schipper antwoordt: „Een kat is geen kater!"

De volgende uitdrukkingen zijn nog vast in zwang op de visschersvloot.

Komt een windblaas boven ten teeken, dat een kabeljauw in aantocht is, dan gelijkt die op een bol glas. Onmiddellijk roept de matroos: „Horlogeglazen!" waarop hij ten antwoord krijgt: „matrozen zijn geen bazen," of „hij leeft, die er ân is!" antwoord: „Boter in je pannevis!"

Vangt men een fleet en een kabeljauw te gelijk, dan heet het: „Een fleet en een ronde er onder!" waarop de schipper al weder onmiddellijk antwoordt: „Dat is in de Noordzee geen wonder."

De lezer ziet dus dat een voortdurend onderhoud gevoerd wordt tusschen de matrozen op den haal en den schipper en nog wel op versmaat.

Bij drie kabeljauwen wordt ons geacht Vorstenhuis niet vergeten.

De geheele bemanning heft dan het „Oranje boven!" aan. Dit laatste spreekt voor het Oranjebloed, dat door de aderen onzer zeelieden nog stroomt.

Het hoogste geluk dat hun kan te beurt vallen, namelijk 3 kabeljauwen tegelijk aan de nog in het water zwevende lijn, wordt bezegeld met het „Oranje boven!"

Het is geen toeval, dat deze laatste uitroep usance geworden is om hun groote vreugde lucht te geven.

Ons visschersvolk in zijn eerlijken eenvoud dweept met het Vorstenhuis van Oranje, dat eertijds den strijd aan-

Digitized by Google

bond tot onze bevrijding, en met goed en bloed die vrijheid kocht.

Zij zijn nog dankbaar voor de diensten ons vaderland bewezen en wat het koude verstand ook moge wegredeneeren, zij raadplegen in deze slechts hun gevoel, hun ingeving, en er is geen plaats voor andere theorieën, als het het heil geldt van ons Vorstenhuis. Zij, die wel eens de vraag stelden: Waarom zouden wij ons vorstenhuis nog vereeren, op welken grond? die zou ik willen antwoorden, dat de ware liefde niet vraagt naar het waarom. De ware liefde, die kiem der deugd, die de mensch, meer dan de wetenschap dit vermag, verheft tot alles wat goed en edel is, zij heeft eenvoudig lief. Zij is de grondslag des geloofs van den Katholiek als van den Protestant, zij is de grondslag des geloofs van allen, die door hen, die de ware liefde niet kennen, als nietgeloovigen worden bestempeld. Zij is de nalatenschap van Christus aan ons allen, zij is de levensbron van ons aller bestaan, onuitputtelijk, onverschillig of duizenden dan wel millioenen zich daaraan laven.

Keeren wij tot ons onderwerp terug.

Hebben wij aldus gezien welke attenties den kabeljauw worden bewezen, de schelvisch wordt niet met extra uitroepen begroet.

Zijn 20 lijnen ingehaald, dan roept een der drie mannen van den haal „joon achter!" waarop de omtoor, de aangewezen man om het joon in te halen, antwoordt: „Hier is de slachter!" en zoo wordt de eene bak want na den anderen ingehaald.

De lezer, die reeds kennis maakte met de groote zilte wateren, zal zich de opmerking getroosten, dat niet immer alles zoo geleidelijk en geregeld verloopt als hier boven beschreven is.

Digitized by Google

Met tal van tegenspoeden heeft de beuger te kampen.

Plotselinge windstilte, zelfs met hooge zee, noodzaakt dikwijls onze wakkere gasten de kleine boot uit te zetten en op deze wijze het vischtuig in te halen, daar het schip daartegenover machteloos is.

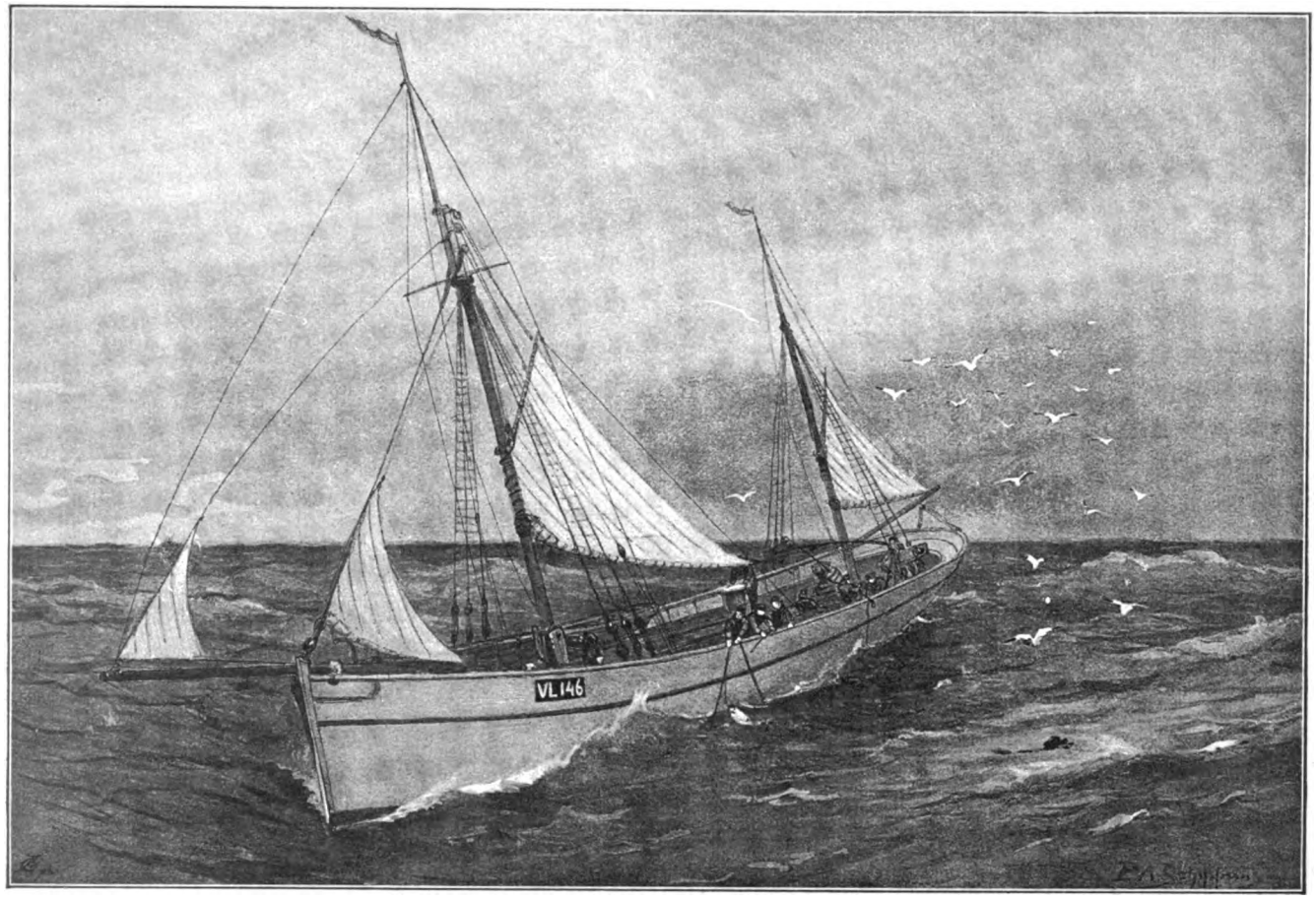
Niets is meer ontmoedigend dan zulk een invallende windstilte. Des morgens nog is een rif in het zeil gebracht, omdat het tamelijk stijf woei en nog is de halve beug niet overgezeild, als de wind zich reeds geheel heeft gelegd. Het schip wordt niet langer door de zeilen gedragen en is een speelbal der golven, die er vermaak in schijnen te scheppen, den schepelingen nog te herinneren aan de flinke bries van heden morgen. Elk matroos weet het, dat de zee bij zulk een stilte, wel verre van kalmer te worden, zich nog meer schijnt te verheffen, als wilde het water-element toonen, dat het ook zelfstandig zich kan doen gelden.

De zeilen, niet wetende waaraan zij zich te houden hebben, klapperen en slaan en het roer is een nutteloos onderdeel van het schip geworden.

Onder deze omstandigheden met een betrekkelijk kleine boot de werkzaamheden aan te vangen is niet opwekkend (*zie plaat XXXII*) en toch behoort het niet onder de zeldzaamheden. De flinke zeeman laat onder geen voorwaarde zijn beugtuig staan en waar het zijn vischtuig geldt, mag in hem onbepaald vertrouwen worden gesteld. Waar het zijn vischtuig geldt, zijn op hem de regelen van Heije toepasselijk:

Al valt de hemel naar omlaag,
Ik zet er kloek mijn schouders onder,
En 'k wed, al lijkt het nog zoo'n wonder,
Dat ik hem steun', dat ik hem draag';
Sta maar vast in pret en pijn,
En het leven
Kan niets geven,
Wat u al te zwaar zou zijn!

Digitized by Google



Sloepschip, de beug inhalende.

Digitized by Google

Digitized by Google

De man, die voor in de boot staat en van tijd tot tijd vervangen wordt door zijn makker, haalt de lijnen in. De joonen drijven achter de boot, want het kleine vaartuig is reeds genoegzaam bezwaard met den noodzakelijk haar op te leggen last van opvarenden, vischlijnen en gevangen visch.

Vooral bij mistig weer is het lot van hen, die aldus hun dagelijksch werk hebben te verrichten, niet benijdenswaardig.

Het schieten der beug heeft stelselmatig elken dag eenmaal plaats gedurende een zoutreis, zoodat de schepelingen steeds rust genieten, zoodra het werk is afgedaan tot aan den volgenden morgen.

Het schieten van 8 bak want is bijna regel bij de ouderwetsche visschers. De flinkere beugers die hun plicht betrachten en hun belang begrijpen, zullen steeds 250 à 300 lijnen of 12 à 14 bak vervisschen.

Bij de verschvaart en vooral bij de schelvischvaart komt het er op aan zoo spoedig mogelijk weer aan de markt te wezen en door voortvarendheid zooveel doenlijk levende visch aan te brengen. Een flink schelvischvaarder denkt dan ook aan geen rust. Dag en nacht vischt hij door. Een voorstelling van een schelvischbeug vindt de lezer op (*plaat XXVI letter C*). Slechts één joon staat in zee en zelden worden meer dan 4 of 5 bak want tegelijk geschoten. De lijn wordt daarna op het schip vastgehouden en na een half uurtje te hebben liggen steken, of zooals de zeeman zegt: „na het een half uurtje over en weer te hebben gehouden", begint de schelvischbeuger aan hetzelfde einde weer in te halen. Bij voorkeur wordt des nachts gevischt, zoodat bij onstuimig weder een werkelijk flinke equipage wordt vereischt.

Enkelen zetten, als de helft van de schelvischbeug uit

Digitized by Google

is, nog een tweede joon in zee, ten einde bij tegenspoed, als er lijnen mochten breken, nog een vast punt te hebben. Ik acht dezen maatregel voorzichtig.

Een schelvischvaarder vischt daarenboven met nauw want, d. w. z. tusschen elke 2 hoekjes zet hij er nog een, zoodat hij bij een gelijk aantal lijnen circa dubbel zooveel hoeken vervischt. Hij is dus galanter tegenover zijn slachtoffers: hij biedt hun in dubbele mate de gelegenheid aan het aas zich te goed te doen.

Wij zien hier dat de beuger te versche zich van hetzelfde vischtuig bedient als de beuger te zoute en oppervlakkig beschouwd dezelfde wijze van visschen volgt. Toch is er onderscheid van bewerking.

Het komt er hier op aan in de 24 uren zooveel mogelijk lijnen te schieten en dit op doelmatige wijze te doen.

De geroutineerde verschvaarder weet het juiste aantal lijnen, die hij kan vervisschen gedurende de werking van een bepaalden stroom en zijn equipage is zoo vlug met de onderdeelen, als azen en het gereedmaken van het vischtuig, dat geen gelegenheid verloren gaat. De bevolking van Middelharnis en Zwartewaal wint het hierbij van Pernis, waar eerst eenige jaren geleden weder de schelvischvaart werd opgevat. Vlaardingen en Maassluis zullen zich een leertijd nog moeten getroosten. Verschvaarders *kunnen* de visschers aldaar worden, maar ten volle zijn zij het nog niet.

De grondige kennis der schippers en hun voortvarendheid moeten hand aan hand gaan met de geschiktheid der equipages. Het vlug en degelijk azen moeten de equipages van de beide genoemde plaatsen ontegenzeggelijk nog leeren van die van Middelharnis en Zwartewaal. Toch zijn er reeds, die niet behoeven onder te doen voor laatstgenoemden.

Digitized by Google

Is de wijze van visschen ter verschvaart bewerkelijker, ook de juiste behandeling van de ijsvisch kan niet aan een ieder worden toevertrouwd. De hokken, waarin deze wordt bewaard, bevinden zich in het grootruim en het reepruim. De zeelieden noemen deze hokken *„keeën"*. Het zijn aan drie zijden afgesloten ruimten, aan de voorzijde gesloten door schuifplankjes, die ingezet en uitgehaald worden, al naarmate zij gevuld zijn.

Evenals de haring in de tonnen wordt de visch *in de keeën* kop aan staart gelegd, zoodat zij goed in elkander sluiten. Elke laag visch wordt zorgvuldig met fijn gemalen ijs bedekt. Het is niet raadzaam meer dan 5 lagen kabeljauw op elkander te stapelen en hoogstens 7 à 8 lagen schelvisch, vandaar dan ook, dat deze hokken horizontaal onderverdeeld zijn. Ook de levende visch, hoe zorgvuldig ook in de bun bevorderd, vereischt steeds zorgen. Elken morgen en avond begeeft een gedeelte der bemanning zich daartoe op het deken, om de visch, die dreigt te zullen sterven, (wat gemakkelijk zichtbaar is, daar zulke exemplaren aan de oppervlakte van de waterlijn komen), nog bijtijds uit te scheppen en als ijsvisch te bewerken.

Dit opvisschen noemt men *„karen"*; daaraan wordt 's morgens en 's avonds circa een half uur besteed. Hebben wij reeds gezien, dat de verschreis 8 à 10 dagen in beslag neemt, dan vloeit daaruit onmiddellijk voort, dat de kosten op zulk een reisje des te zwaarder drukken. De haven van IJmuiden is tot hiertoe de aangewezen plaats voor de versche-vischschepen. De zeer billijke havengelden en de gunstige ligging, waardoor kostbare sleeploonen bespaard worden, hebben de opkomst van IJmuiden als versche-vischmarkt ten gevolge gehad. Vooral ook de omstandigheid, dat de schepen te IJmuiden in het zoute water liggen te lossen en de koopers aldaar de visch dus

Digitized by Google

eenige dagen kunnen levend houden door deze in onder water drijvende houten bakken te bewaren, maakt IJmuiden tot de aangewezen plaats voor de verschvaart.

Ik spreek hier niet ten gunste van een bepaalde haven, maar een feit is het, dat de verschvaart, zoo haar geen vrijdom kan worden verleend, dan toch niet dan met een minimum onkosten mag worden bezwaard.

De veelvuldige korte reizen maken de som der totale onkosten reeds hoog en dat tweemaal twee vier is, mag niet uit het oog worden verloren. *En grand seigneur* is geen visscherij-maatschappij tot bloei te brengen.

Mocht eerlang de Hoek van Holland evenals IJmuiden een kostelooze ligplaats den verschvaarders aanbieden, dan zou dit een gunstigen invloed uitoefenen op den versche-vischhandel aan de Maas.

Hier moet evenwel worden opgemerkt, dat het zoutgehalte van het water niet zoo gunstig zal zijn als te IJmuiden en Nieuwediep, door het afstroomen van de rivier de Maas. Zoolang de eb aanhoudt, zal de visch het zwaar te verantwoorden hebben.

De verschvaart staat verder in nauw verband met de Vasten en gewoonlijk wordt deze dan ook in April geëindigd. De Middelharnisser en Pernisser schepen maken zich daarna gereed voor hun eerste zomerreis te zoute, terwijl zij, welke ter haringvaart bestemd zijn, in den regel een zout- of geepreis ondernemen, om daarna de haringvaart uit te oefenen. De verschvaart duurt derhalve van circa November tot einde April.

Deze tijdruimte is weder onderverdeeld in de schelvischvaart tot einde Januari of begin Februari, de vaart op roggen en fleeten tot Paschen en de vangst op heilbot, die ook tegen Paschen met voordeel wordt ondernomen.

Digitized by Google



Beug inhalen met de scheepsboot.

Digitized by Google

Digitized by Google

Het visscherijkaartje voor de beugvaart (*Plaat XXXIII*) toont aan, waar de bedoelde visscherijen in hoofdzaak plaats vinden. De kabeljauw wordt, zooals de lezer zal bemerken, het geheele jaar door op al deze vischgronden gevonden; zoo ook de schelvisch, ofschoon niet overal in gelijken grooten getale.

Rog, fleet en heilbot moeten evenwel speciaal worden opgezocht, vandaar dan ook dat men spreekt van bot-, roggen- en fleetreizen. Waar ik dus de gronden van schelvisch en kabeljauw op het kaartje heb aangeduid, bedoel ik daarmede, dat deze vischsoorten daar in hoofdzaak worden gezocht.

De tinten duiden aan, hoe de Noordzee met het oog op de beugvisscherij in vier deelen kan worden verdeeld.

1e. *De kabeljauwgronden*, tusschen 56 en 58° N.B. en 1 en 5° O.L. (*zie letter C*). Dit terrein omvat de Groote Visschersbank, het diepe Gat, Visschersgat, den Westkant der Groote Visschersbank, de Killen, de Zuidwestpunt en het Noordeinde der Groote Visschersbank. De diepte op deze gronden varieert van 30 tot 48 vaâm en deze neemt toe van Oost naar West. In de Killen evenwel wijst het dieplood niet zelden 50 à 60 vaâm. De aard van dezen grond is oostwaarts schoon zand met bankwier, westwaarts zachte grond bezaaid met hoornschelpjes.

2e. *De schelvischgronden* tusschen 53° 30′ tot 54° 13′ N.B. en 3 tot 5° O.L. voor het grootere (*zie letter B*) en tusschen 54°—55°30′ N.B, en 1—3° O.L. voor het kleinere soort, (*zie letter A*). Het terrein der kleine schelvisch omvat de westelijke helft van de Doggersbank en het Groote Zilverdiep, bewesten de Doggersbank het scherpe, en aan de Noordwestpunt het steile. De aard van den grond van 9—15 vaâm diepte is schoone zandgrond met schelpen. Op een diepte van p. m. 38

Digitized by Google

vaâm in het Zilverdiep zachte grond, op 25 vaâm steengrond en op 47 vaâm, in het steile, zachte grond.

De groote schelvisch wordt gevangen noordwaarts, (*zie letter B*), maar in hoofdzaak oostwaarts aan het water, zooals de zeelieden het noemen, feitelijk de Amelandsche plaat, eveneens letter *B*. De aard van den grond is daar op een diepte van 20 tot 25 vaâm modderig.

3°. *De roy- en fleetgronden* liggen tusschen 54° en 56° N.B. en 6° tot 8° O.L. (*Zie letter D*). Deze gronden omvatten het noord-oostelijk gedeelte der Hoornreven (zandgrond), de Amelandsche vlakte. Op 15—20 vaâm diepte treft men veel schoon zand aan, evenwel is de grond op een diepte van 20—25 vaâm zacht en modderig.

4°. *De botgronden* tusschen 56° en 57° N.B. en 6°—8° O.L. (*Zie letter E*). Deze omvatten den Noord-Westhoek der Kleine Visschersbank (de bodem is steenachtig), verder het oostelijk gedeelte der Jutlandsche bank, eveneens steenachtig. De diepte bedraagt van 17 tot 18 vaâm. Op een diepte van 23 à 25 vaâm treft men zachten grond en schoon zand aan.

Op de gronden aangeduid onder letter *C* begeven onze beugers zich bij voorkeur, als zij bepaald om kabeljauw uitgaan. De kabeljauw vertoont zich overigens in de geheele Noordzee, in de Oostzee, ja zelfs tot aan de kusten van IJsland en Noord-Amerika. Die, welke zich ophouden in de nabijheid der Doggersbank zijn de meest bekende op onze markten en over 't algemeen grooter en blanker dan die, welke noordelijker en oostelijker gevangen worden.

De zwaarste kabeljauw wordt in de Killen aangetroffen. Om de volle handelswaarde te bezitten, moeten zij een lengte hebben van 33 Rijnl. duimen.

De *kabeljauw* (*Gadus Morrhua, zie plaat XXVIII, fig. 1*), is de belangrijkste van de familie der Dorschen. December

Digitized by Google

en Januari zijn de beste maanden om dezen visch te zouten of versch te nuttigen. In de maanden Februari en Maart, gedurende den rijtijd, is hij mager en niet zoo fijn van smaak. Zijn natuurlijk voedsel zijn kreeften, weekdieren en haring.

De *schelvisch* (*Gadus Aeglefinus, zie plaat XXVIII, fig. 3*), heeft ongeveer denzelfden vorm als de kabeljauw. Hoewel kleiner van stuk is hij fijner van smaak en wordt bij voorkeur gedurende de maanden November, December en Januari genuttigd. Vooral het schelvischlevertje is veel fijner dan dat van den kabeljauw.

Bij nadere beschouwing is ook door den leek de schelvisch gemakkelijk te onderscheiden, door een zwarte vlek tusschen de borstvinnen en de eerste rugvin. De eerste rugvin is voorzien van 15 stralen evenals die van den kabeljauw. De tweede en derde rugvin en de eerste en tweede aarsvin vertoonen evenwel 4 stralen meer.

De *rog* (*Raja Clavata, zie plaat XXXIV, fig. 2*), wordt in alle zeeën aangetroffen, behalve in de Oostzee. Gedurende de maanden Maart en April worden zij door onze visschers voornamelijk noord-oostwaarts van Texel gezocht en dikwijls in grooten getale gevangen. Zij worden versch ter markt gebracht en verkocht per puntje. (Een puntje is een mand, inhoudende circa 14 stuks). De lengte + den staart beloopt circa $1^1/_2$ voet. Hier te lande is de rog zeer weinig in aanzien, maar in België vindt men daarvoor een geregeld debiet.

Ook de *fleet* (*Raja Batis, zie plaat XXXIV, fig. 3*), behoort tot de familie der roggen. De onderdeelen dezer laatste zijn met zware stippen bezaaid en deze visschen zijn dus gemakkelijk te herkennen. Zij is als voedingsmiddel hier te lande weinig bekend. Gekookt en koud genuttigd met olie en azijn is het een zeer smakelijke visch en herinnert

Digitized by Google

aan elft. Het is werkelijk te betreuren, dat zoo weinigen deze lekkernij kennen. Ook de fleet verblijft op de reeds genoemde gronden. Door onze visschers versch aan de markt gebracht, wordt zij verkocht per ben. (Een ben is circa 11 à 12 stuks).

Noordelijk van deze gronden ligt het Jutsche rif. Het visschen op deze steenachtige gronden is niet gemakkelijk en hiervoor wordt flink sterk vischtuig vereischt, daar de vischlijnen zeer dikwijls achter de brokken steen geraken, die zich op die gronden bevinden en door den drang van het steeds voortgaande schip of ook door de scherpe kanten der steenen gevaar loopen te breken. De visscher noemt zulks „een braak halen." Om weder in verbinding te komen met het vischtuig moet dan het volgende joon worden opgezocht.

Op deze steengronden wordt de *heilbot*, (*Hippoglossus Vulgaris, zie plaat XXXIV, fig. 1*) gevangen. Zij is een der grootste platvisschen en bereikt een lengte van zelfs 6 voet. Feitelijk leeft zij op klei en zelfs modderachtige gronden, tot aan de kusten van IJsland en New-Foundland, maar in April zoekt zij de reeds genoemde gronden op om kuit te schieten. Als voedsel bedient de heilbot zich van weekdieren en kreeften.

Gekookt is het een smakelijke visch, hoewel niet zoo fijn als de tarbot. Gebakken is zij eenigszins droog.

Ook de *leng* (*Gadus Molva, zie plaat XXXV, fig. 3*), wordt in hoofdzaak op dezelfde breedte en lengte aangetroffen, doch slechts in geringe kwantiteit door onze visschers gevangen. In gezouten toestand bedraagt de waarde circa $^2/_3$ van die der gezouten kabeljauw. Versch aan de markt gebracht is de waarde aanmerkelijk hooger. In veel grooter getal bevindt zich de leng langs de kusten van Noorwegen en wordt aldaar als stokvisch aan de markt gebracht.

Digitized by Google

Waar ik den aard der gronden en de diepte nader aangeduid heb, zal het den lezer niet ontgaan, dat niet altijd mijne mededeelingen stipt strooken met de cijfers op het kaartje, hoewel groote afwijkingen niet zullen worden ontdekt. De kleine verschillen komen hieruit voort, dat de diepten, op het visscherijkaartje officieel vastgesteld, niet tot in de kleinste bijzonderheden kunnen overeenkomen met de ervaring der visschers.

En hiermede hoop ik in details in plaat en schrift een nauwkeurige beschrijving te hebben gegeven van de Groote wintervisscherij.

Het debiet van onze zoute- en versche visch ligt in hoofdzaak in België, hier te lande en Duitschland. Het is niet mogelijk om, evenals bij de haring een goede statistiek te verstrekken. Dat evenwel het debiet zijn grens niet heeft bereikt, is geen gewaagde veronderstelling. Duizenden, nog zelfs in ons vaderland, zouden, ik ben ervan overtuigd, van tijd tot tijd visch boven vleesch prefereeren, als zij steeds in de gelegenheid waren, deze levend te bekomen, zooals ze hier door de schepen direkt uit zee wordt aangevoerd. Bij gemiddelden marktprijs is visch niet zoo kostbaar en de voedende bestanddeelen zijn ieder genoegzaam bekend. Om over dit onderwerp verder uit te weiden zou hier minder op zijn plaats zijn. Op een der afbeeldingen (*zie plaat XXXVI*) vindt de lezer een vergelijkenden staat der voedingswaarde per KG. van visch en van enkele dagelijks voorkomende spijzen. Het springt al dadelijk in het oog, hoe gunstig de verhouding der vischsoorten is in vergelijking met andere spijzen, te meer als we de eenheidsprijzen per KG. daarbij in acht nemen, welke dooreengenomen veel lager zijn dan die van vleesch; daarbij is afgedrukt een vergelijkende staat, aangevende de hoeveelheid van visch en van andere spijzen,

Digitized by Google

die in denzelfden tijd worden verteerd (*zie plaat XXXVII*). Wij zien daaruit, dat o. a. kabeljauw en schelvisch ruim tweemaal zoo spoedig verteren, als vleesch.

Een ruimer aanbod van versche visch door de inrichting van meerdere schepen zal onvermijdelijk het debiet nog aanmerkelijk vergrooten. Ook de snel toenemende bevolking zal zeer zeker allengs de vraag doen vermeerderen.

Ik heb hier het oog vooral op de kabeljauw, schelvisch en heilbot. Door onze schepen levend aangebracht is het de zoogenaamde krimpvisch, die niets gemeens heeft met de uit andere landen aangevoerde veel slappere ijsvisch, welke laatste alleen hem zal smaken, die nog niet geregeld kennis maakte met het produkt, door onze Nederlandsche verschvaarders slechts in beperkte en onvoldoende kwantiteit aangevoerd. Ik wensch het mijn landgenooten toe, dat zij meer en meer mogen kennis maken met dit versche zeebanket.

Bij de winterstormen, die dikwijls onze kusten onveilig maken, zij het mij vergund, alvorens de wintervaart vaarwel te zeggen, een oogenblik stil te staan.

Ik knoop daaraan vast een opwekking tot ondersteuning, waarop het hier te lande zoo loffelijk ingerichte reddingswezen in ruime mate aanspraak mag maken.

Want, hoezeer op bezuiniging werd gewezen, hier hoop ik, dat vele weldenkenden, de betrokken besturen der reddingsmaatschappijen in staat zullen stellen, wel verre van te bezuinigen, op ruimen voet zich te bewegen. Uit het volgend tafereel zal men, naar ik hoop, zien, aan welke groote eischen het reddingswezen behoort te kunnen voldoen. Ik geef hiertoe een schets van een schipbreuk, zooals die door mij op de Engelsche kust werd bijgewoond.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Een schipbreuk! Ieder heeft meermalen over dit onderwerp gelezen, maar een juiste voorstelling van zulk een hartverscheurend schouwspel kan niet elk zich maken. Ieder kan zich indenken, wat men gevoelt, als het eerste noodschot wordt gehoord, ten teeken, dat zoovele evenmenschen reeds dicht de kust genaderd in doodsangst nog tegen de woedende elementen kampen. Hebt ge u een van allen wel eens aangesloten bij een reddingsmaatschappij, zij het ook bij het kader van zulk een maatschappij, dat niet bestemd is de booten te bemannen?

Ieder onzer kent het aangenaam gevoel, wanneer men warm ingemoffeld in het zachte veeren bed, de aardsche zorgen gaat vergeten, terwijl daarbuiten de stormwind loeit.

Zelfs de reten onzer vensters zijn dichtgestopt om de snerpende koude buiten te houden. Anders is het, als men een gedeelte van de verantwoordelijkheid heeft op zich genomen om te redden, als er te redden valt.

Verplaats u in de nabijheid van North-Shields in het dorp Tynemouth. Een vreeselijke storm uit het Noord-Oosten heeft de anders zoo kalme zee in een wild opbruisende massa herschapen.

Reeds den geheelen dag heeft de storm gewoed. Bij het aanbreken van den nacht van 10 op 11 November heeft zij voor zoover bekend, nog geen offers geëischt, maar met onverflauwde kracht beuken de woest opbruisende baren de groote rotsblokken, die de Engelsche kust vormen. Ook de steenen pier, ver in zee uitgebouwd, levert een schrikwekkend beeld. Als wilden de golven zich bij gebrek aan voldoende slachtoffers wreken op deze koude steenmassa, beuken zij haar wanden, doch spatten met een oorverdoovend geraas uiteen. Slechts eenige leden der reddingsmaatschappij houden de wacht in het vaste

Digitized by Google

gebouw der vereeniging. Het is een schoon monument der publieke liefdadigheid, dat steenen gebouw op die verhevenheid met den grooten uitkijktoren en de kleine batterij. Hier beteekent het bulderen van het kanon geen oorlogskreet. Het is een angstkreet, een bede om hulp.

De overige leden begeven zich ter rust, ieder in zijn eigen woning, want zij weten het: alles is gereed, en niets ontgaat het oog der wachtmannen, die voor hen postvatten. Zij begeven zich ter rust, maar niet op de wijze als velen onzer lezers. De hooge laarzen, de oliejekker met gordel en zuidwester liggen daar naast hun legerstede gereed. Een voorgevoel zegt hun, dat de reeds zoo lang aanhoudende storm een weerloos geworden vaartuig met uitgeputte bemanning naar de kusten zal drijven.

Geen twee uur later verdringt zich een zwarte menigte op een korten afstand van de pier te Tynemouth, waarop druk toebereidselen worden gemaakt om het reddingswerk te beginnen.

Het kanonschot is gevallen. Er is een schip in nood! Welk schip? Hoe groot? Men weet het niet. In de zwarte duisternis is het niet mogelijk iets te ontdekken. Van tijd tot tijd ziet men alleen de vuurpijlen opstijgen van het in nood verkeerende schip.

Ziet gij dien man daar op de pier, blijkbaar met een hoogst ernstige bezigheid belast? Hij bemerkt niets van de wild aanrollende golven, die boven zijn hoofd uiteenspatten en hem met al zijn omringende gezellen dreigen mede te sleepen. Het toestel, dat al zijn aandacht vraagt, is een soort bak, bestaande uit een opene plaatijzeren lade met wijzerplaat, dienende om de helling te bepalen, noodig voor de richting van den vuurpijl. In de lade ligt deze vuurpijl, waaraan de 450 Meter lange lijn bevestigd

Digitized by Google

is, die den wal met het schip in verbinding zal moeten brengen.

Veel moet er omgaan in het gemoed van dien brave. Van hem zal het afhangen of de pijl de lange lijn torsende door den loeienden storm het doelwit zal treffen.

Een onverschrokken kalme houding teekent den man, die in spijt van de elementen, die woedend hem de slachtoffers daarginder betwisten, zijn richtingswerk voortzet.

Arme zielen! Hoe vurig zouden zij, die alle krachten inspannen zelfs met levensgevaar u wenschen te ontrukken aan die witschuimende brekers, die elk oogenblik een einde dreigen te maken aan dit drama. Maar hoe klein zijn de hulpmiddelen, waarvan zij zich kunnen bedienen! Hoe nietig zijn hun krachten tegenover de woestbrullende majestueuze wateren, opgestuwd door een orkaan uit het kille Noordoosten.

De ernst van het oogenblik geeft kalmte, want anders ware het onmogelijk zich langer te beheerschen.

Wat gaat er niet om in het gemoed van hem, die daar werkzaam is! Hij weet het, elke minuut dralen kan den armen noodlottig zijn, maar ook elke overijling kan hun hoop op redding verijdelen. Van hoevelen houdt hij het lot in handen!

Hij weet het niet. Maar wat hij wel weet, zijn gevoel zegt het hem, dat nog eens zoovelen, als zich daar op het wrak bevinden, zich angstig afvragen, of de geliefden niet door een ongeluk zullen worden getroffen.

Daar ziet hij haar in zijn verbeelding: het bleek en angstig gelaat afwendende om de kleine, die zich vastklemt aan haar schoot, niet door de tranen, die zij niet langer bedwingen kan, te beangstigen.

„Waarom hebt gij vader laten gaan, moeder? Ik ben zoo bang voor dien wind daar buiten. Is de wind boos

Digitized by Google

op vader, moeder? Als hij terugkomt en hij heeft de mooie pop voor mij meegebracht, dan verkoop ik ze voor veel geld, en dan moet vader hier blijven. Als ik al mijn speelgoed verkoop, zou vader dan wel zoo rijk zijn, dat hij niet meer weg hoeft op de groote zee?" vleit de kleine.

„Als hij terugkomt, dan zullen wij het hem vragen, kind!" En als zij haar lieveling heeft toegedekt, herhaalt zij nog eens: „als hij terugkomt!" En zij bidt zoo vurig voor het behoud van hem, die nog kort geleden haar zoo hartelijk en opgeruimd vaarwel riep met achterlating van zijn laatste penninkskens „zijn opgenomen geld!"

Angstig, met ingehouden adem staat de kloekmoedigste daar, met ongeduld het oogenblik verbeidende, dat de eerste pijl ter redding den armen schipbreukelingen zal worden toegezonden.

Een minuut is een uur, neen, een eeuwigheid.

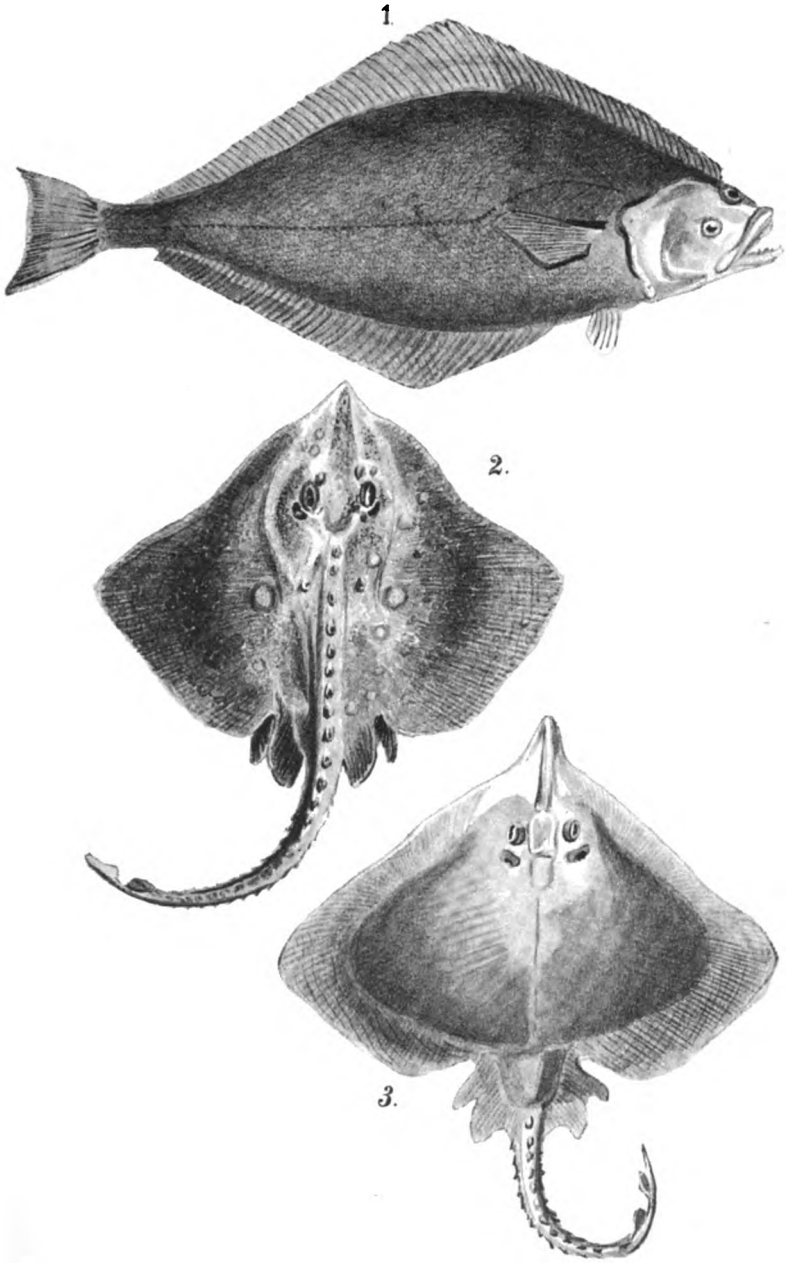
Heeft men dan zoolang noodig om te richten? Zullen de masten nog op het schip staan, ten einde er de lijn aan te kunnen bevestigen? Zal de pijl het schip treffen en niet door den vreeselijken storm uit de goede richting worden gedreven? Ziedaar, zoovele vragen, die zich aan de toeschouwers opdringen. Een hel flikkerend licht! Op hetzelfde oogenblik een dof gegons uit de zoolang in spanning gehouden menigte en de eerste pijl heeft met een donderslag zijn engen kerker verlaten.

Ja, de pijl was goed gericht en suist nu over het wrak, dat tegelijkertijd helder wordt verlicht, maar niets dan een ontredderde massa duikt op tusschen de golven, die het elk oogenblik dreigen te verpletteren.

De arme schepelingen zich hier en daar nog vastklemmende, zijn duidelijk te onderscheiden. Een dof gemompel: „de masten reeds overboord!" gaat van mond tot mond.

Daar staan de wakkeren op de pier machteloos en ver-

Digitized by Google



1. Heilbot (Hippoglossus Vulgaris). 2. Rog (Raja Clavata). 3. Fleet (Raja batis).

Digitized by Google

Digitized by Google

slagen. Daar staan zij met hun vernuftig uitgedacht reddingstoestel. Geen mast, geen verhevenheid op het ontredderde vaartuig om de toegezonden lijn aan te bevestigen. Met steeds versnelde vaart nadert de ontredderde romp de kust, juist achter de South-pier, waar een soort strand wordt gevormd door aanslibbing van zand en kiezel.

Het laat zich aanzien, dat redders en toeschouwers daar staan om zoo straks die drijvende massa te zien verpletteren met den kostbaren last, dien zij nog torst.

Nog eenige oogenblikken en ook de reddingsboot zal de in doodsangst verkeerenden niet meer kunnen bereiken, want steeds meer en meer drijven zij de bocht in op ondieper water.

Hoort gij daar niets rechts van u?

Zou de oude Jack tegen beter weten in, een wanhopige poging tot redding ondernemen?

Daar zit hij achter in de groote boot. Ware zijn gelaat niet verborgen onder den zuidwester, gij zoudt hem herkennen. Streep voor streep betwist hij met zijn gezellen den woedenden inrollenden golven het terrein, dat hem scheidt van het in den hoogsten nood verkeerende schoonerscheepje.

Daar zit hij, onze Jack, in zijn zelf richtende reddingsboot, bemand met 10 riemen. Trotsch op zijn beproefd vaartuig wil hij het bovenmenschelijke ondernemen. Op het anders zoo kalme gelaat staat de grootste bezorgdheid te lezen. Niet voor zich zelven, niet voor hen, die hem volgden, maar hij weet het, zijn geoefend oog heeft hem zoo straks niet bedrogen, dat alles vergeefs zal zijn.

De ongelukkigen zijn reeds hun verderf genaderd . .

. . . . . .

En den volgenden morgen is het Zondag. De klokken der verschillende kerkgebouwen van Tynemouth roepen de weldenkenden ter kerke. Een vriendelijk zonnetje be-

Digitized by Google

schijnt het aardrijk. Maar geen opgeruimde gelaatstrekken ontmoet uw vragende blik, geen vroolijk: „Good morning! how are you?" klinkt u tegen. Zwijgend gaat ieder zijns weegs. Daar aan het strand in die kleine baai achter de South-pier ziet gij eenige jonge mannen in gebogen houding. Zij staan bij een voorwerp, dat zooeven is aangespoeld. Het is het lijk van een der ongelukkigen, met den doodsangst nog op de verwrongen gelaatstrekken.

Het is maar een gewoon matroos en het eenige herkenningsteeken is een leeren portefeuille binnen in zijn wambuis. Deze portefeuille bevat een briefje, geadresseerd aan Miss.... te .... en luidt:

Mijn lief Nelletje!

Je moeder zal wel jaloersch zijn, dat ik eerst aan jou schrijf, klein blondje, maar ik had het je beloofd en moeder heeft het goed gevonden. Het is mooi weer, en de kapitein verwacht een Noordoosten bries. Als zijn veronderstelling bewaarheid wordt, zijn we spoedig te Londen. Ik zal de pop mede brengen, hoor! Droom er al vast maar van. Dag, kleine lieveling! Zoen je moeder en maak het haar niet lastig. Zal je niet?

Ik hoop je spoedig weer te zien.

Je hartelijk liefhebbende
VADER.

De verwachte Noordoosten bries was werkelijk gekomen, zich verheffend tot een orkaan. En de jonge mannen? Zij vragen zich af: „hebben wij dan alles gedaan wat menschelijk mogelijk ware?" Ja, zij hadden hun plicht gedaan, maar de Thomas Marie, de oude driemastschooner, niet bestand tegen een dergelijken aanval der elementen, was het ruime sop ontvlucht bij het opsteken van den storm. Gevlucht naar de veilige reede van New-Castle, naar de Tyne. Helaas! touwwerk en zeilen hadden hun beste dagen gehad en de reeder had besloten het scheepje zóó te verslijten, want vernieuwen, daarvoor waren de

Digitized by Google

tijden te slecht. Hij had besloten het scheepje zóó te verslijten en de elementen waren hem te hulp gekomen en hadden het sloopingswerk volbracht, ten koste van 8 menschenlevens — ten koste van het geluk van zoo oneindig velen.

Hoezeer het reddingswezen ook onze aandacht verdient het moet herhaald worden, dat de inrichting hier te lande weinig te wenschen overlaat. Reeds omstreeks den aanvang dezer eeuw kwam tot stand de Noord- en Zuidhollandsche reddingsmaatschappij, wier werkkring benoorden Loosduinen ligt. Alleen Harlingen heeft een eigen club, genaamd: de Harlinger Reddingsmaatschappij.

De kust bezuiden Loosduinen wordt bewaakt door de later opgerichte Zuidhollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen.

Hen, die zich voor dit onderwerp interesseeren voor zoover Nederland betreft, verwijs ik naar de zeer volledige beschrijving van den heer M. C. van Doorn in de Nrs. 11 en 12, jaargang 1892 van het Tijdschrift Eigen Haard.

De genoemde reddingsmaatschappijen financieel te steunen zal immer een niet genoeg te waardeeren liefdewerk zijn.

Hoezeer de zee onzer visschers element is, met vreugde zien ook zij den zomer naderen.

De geepreis, welke de winter- of beugvaart besluit, valt reeds in den zomer, zooals wij gezien hebben, gewoonlijk van aanvang Mei tot aanvang Juni voor de loggerschepen, die vroeg ter haring varen en voor die, welke op de wijze der nieuw-model sloepen geëxploiteerd worden tot aanvang Juli.

Laatstgenoemde exploitatie toch brengt mede dat de schepen niet te laat in het najaar maar ook niet te vroeg in het voorjaar ter haringvangst uitzeilen. Ik ga uit van

Digitized by Google

het beginsel, dat een zaak niet mag gebaseerd zijn op geluk of toeval. Waar nu de ondervinding heeft geleerd, dat slechts enkele jaren gedurende de maand Juni haring wordt gevangen, terwijl een groot gedeelte van de vangst dan nog bestaat uit niet rijpe visch (maatjesharing), daar mag het niet doeltreffend geacht worden telken jare een kostbaar vischtuig als de haringvleet, gedurende deze maand aan slijtage en risico's van allerlei aard bloot te stellen.

Leest men de geschiedkundige beschouwing van Professor Beaujon aandachtig door, dan komt men tot de ontdekking, hoe ook reeds onze voorvaderen het doelmatige van een niet te vroeg aangevangen haringvangst inzagen.

Zoo vinden wij in een placcaat van Koning Filips, dato 9 Maart 1580, het verbod om vóór 1 Juli te visschen en haring op zee over te geven.

„Ende alsoo verder tot onser kennisse ghekomen is, „dat eenige om hun singulier profijt den harinck vangen „voor haer saysoen ende tijdt ende aleer dezelve goet en „recht natureel is om te eten, die selfde in tonnen souten, „ende alsoo ter markt brengen ende verkoopen, niettegen- „staende de voorschreven harinck gheheel ontijdich onbe- „quaem" enz. enz.

De welbekende Buisjesdag (15 Juni) was gedurende de laatste jaren het tijdstip, waarop onze gansche vloot uitzeilde. Maar ook deze datum is thans weder door het meerendeel onzer reederijen losgelaten en wij zien tegenwoordig de schepen einde Mei of aanvang Juni reeds zee kiezen.

Zij geven een vroolijken aanblik, die visscherijhavens, als het grootst aantal schepen, getooid met vlaggen, langs den wal gemeerd ligt. Evenals in het najaar gaat het vischschip, dat beide visscherijen uitoefent, ook in het voor-

Digitized by Google

jaar op de sleephelling (zoogenaamd opstoppen). De gaten van de bun, die nu gedurende de haringvaart als laadruim dienst doet, worden met houten proppen dichtgemaakt en het geheele schip ondergaat een vernieuwingskuur.

Trotsch op het nieuwe pakje, getooid met nieuwe vanen ligt het dan gedurende een paar dagen gemeerd langs den wal met den steven naar buiten wijzende.

Alles is reeds aan boord. Het zout en de tonnen zijn ingeladen. Ten teeken daarvan bevindt zich aan den bezaanmast het blauwe zoutvlaggetje. Dit is een Rijksvoorschrift ten gemakke van de ambtenaren.

Vooral met het oog op de groote haringvisscherij mochten de nieuw-model sloepen aanvankelijk de goedkeuring van de publieke opinie niet verwerven. Hun buitengewoon groot laadvermogen, (zijnde circa 40 lasten, terwijl het gemiddelde laadvermogen der haringschepen niet meer dan 25 à 30 lasten bedraagt, om niet te spreken van het groot aantal schepen, dat slechts ruimte aanbiedt voor circa 16 à 20 lasten) deed de vrees uitspreken, dat zij te zwaar zouden zijn voor het haringvischtuig.

Het ontbrak ook hier niet aan de bekende „beste stuurlui" van Heye:

De beste stuurlui staan aan wal,
  En turen door hun vuisten,
Ze weten 't nòg, — ze wisten 't al —
Ze zijn, van louter wijsheid mal....
  Maar roeren vin noch knuisten!

Ik ken er één, ik ken er twee,
  Ze staan op alle kaaien,
Ze sturen alle scheepjes mee;
't Is of de winden van de zee
  Op hun kommando waaien.

Digitized by Google

Hoor, jongens! als ik steek van wal
Tot zeilen of tot roeien,
'k Geef om de praatjes niemendal....
De beste stuurlui staan aan wal:
Ik vaar maar.... met de goeien!

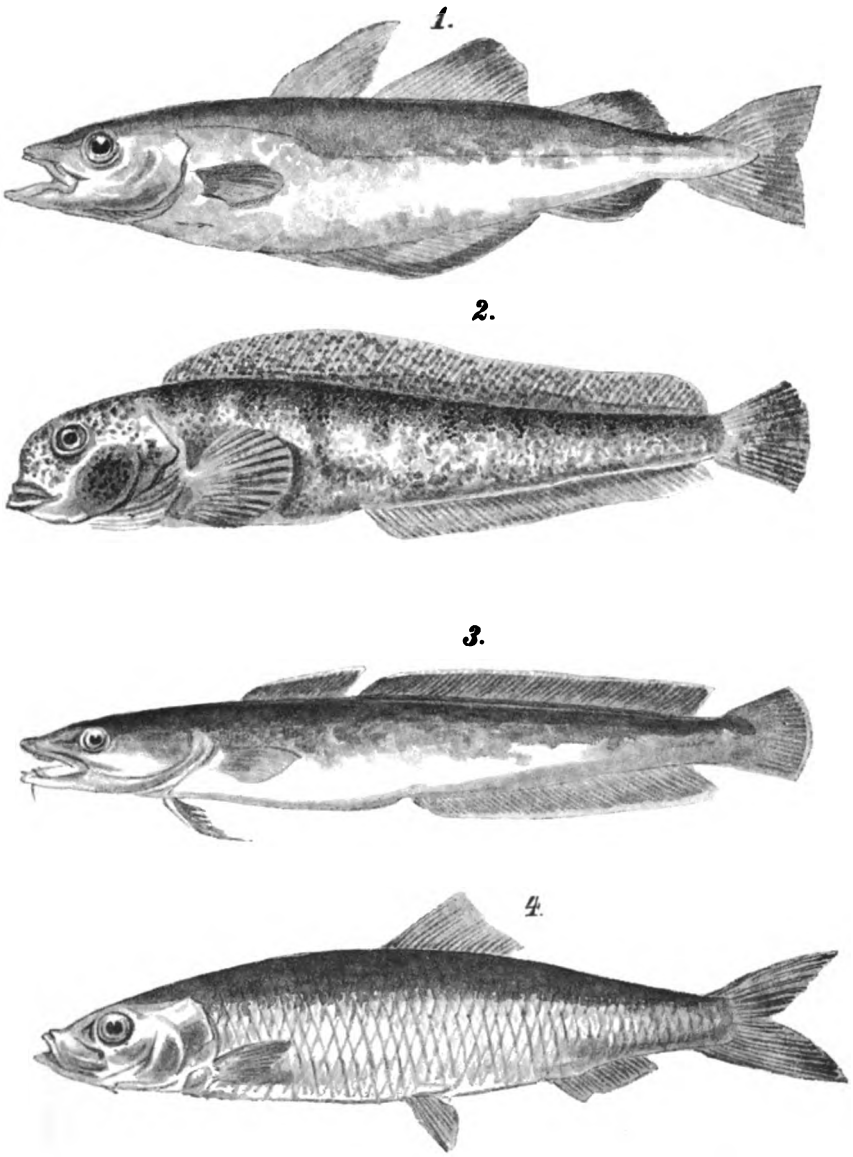
Zij, die aldus zich voor de nieuwe schepen interesseerende, met zorg de wijze van exploitatie en met wantrouwenden blik het grootere charter gadesloegen, hadden er geen rekening mede gehouden, dat het mindere gewicht door aanwending van staal als bouwmateriaal en de grootere lengte der schepen, waardoor de windvang niet vermeerderd werd, vergoedden, wat oppervlakkig in het nadeel mocht schijnen. Het zal evenwel niemand verwonderen dat, hoe vast ook vertrouwende op de doelmatigheid, de afkeurende opmerkingen der vele aan land staande beste stuurlieden, niet aangenaam stemden. Hoe zeker ook van de zaak, werd den schippers gelast een schrijven te zenden met hun bevinding, ten einde zoo spoedig mogelijk elken twijfel weg te nemen.

Het is niet onaardig zulk een brief hier letterlijk weer te geven, omdat deze zonder bijoogmerken op natuurlijke eenvoudige wijze geschreven, de doelmatigheid der schepen zoo ondubbelzinnig in het licht stelt.

Gehagte Patroon!

Ik laat U Weete Als dat het schip goed beralt. Met een stijfe bries hebben we hal aan de vleet gelegen en zoon bries dat wij ebben hem er uitgehaald dat de anderen hem lieten leggen en niet wurgen maar eens in vijf uren en eens in zes uren dus dat ging best en Anders met mooi weer dan in drie en een alf of vier uren en het leggen dat gaat ook best. De heerste week ebben we het goed getrofen, want wij ebben die week nog vier keeren gevischt voor 170 kantjes waarvan 5 last maatjes. Nou is er niet veel visserij, wij leggen nu met 70 loggers of Bommen bij Mekander en ik moet u zeggen alsdat de vleet ook best is. Ik ziet wel hoe harder of ze douwen an de spil hoe harder of Die gaat. Als we maar haring zien is der geen logger die tegen ons zel haalen. Wij praaien die en

Digitized by Google



1. Koolvisch (Gadus carbonarius). 2. Zeewolf (Anarhichas Lupus). 3. Leng (Gadus molva). 4. Haring (Clupea Harengus).

Digitized by Google

Digitized by Google

geune maar nu ook voor niks. Het winnen van de sloep is beter alsdat we bij vele schepen gewoon zijn. Me dunkt door de lengte. Nou bennen we op de hoogte van 57 graate en 30 Menute Noorderbreedte en een graat 40 Menute Westerlengte.

Nu Mijnheer ik weet niet meer. Als gedag aan allen die zich noemt

Schiper . . . .

Het zal den oningewijden lezer niet duidelijk zijn, waarom zulk een nadruk wordt gelegd op het gemakkelijk liggen aan de vleet en het is noodig, hem daartoe vertrouwd te maken met dit vischtuig, waarmede de haring wordt gevangen. Op *plaat XXXVIII* wordt een getrouwe voorstelling gevonden van de wijze, waarop de vleet is samengesteld.

Letter *C* stelt voor de oppervlakte van het water. De breels, luchtdichte tonnen, vindt men aangeduid met de letters *D* en *E*. Deze breels zijn de drijvers (dragers) van de haringvleet. De vorm is niet willekeurig. In vroeger jaren hadden zij den vorm van een gewoon vat, maar bij ruw weder werden de bodems niet zelden ingeslagen. Dat de voorwerpen, waarop het vischtuig drijvende wordt gehouden, alle aandacht verdienen, is duidelijk en men heeft dan ook naar een vorm omgezien om deze leemte in de constructie aan te vullen. Het resultaat was het invoeren van puntbreels, als onder de letters *D* en *E* zijn afgebeeld. Naar ik meen was wijlen de heer Joost Pot de uitvinder van deze breels. Deze vorm biedt geen tegenstand als een golf met te veel kracht de deugdzaamheid wil beproeven, maar duikt onder, totdat het gevaar voorbij is.

Dat buigen beter is dan bersten, ten minste voordeeliger bij de visscherij, is hier in praktijk gebracht.

Aan de breel bevindt zich een touw, het breeltouw (*zie letter H*). Dit breeltouw heeft een lengte van 6 Meter.

Digitized by Google

De breels, voorzien van de breeltouwen, vindt men in zee staande op een afstand van $31\frac{1}{2}$ Meter, hetgeen juist de lengte is van een net. Onmiddellijk aan de breeltouwen zijn de reepen bevestigd, (*zie letter J*). De reepen moeten, zooals wij straks zullen zien, zeer sterk zijn. Zij dienen dus intijds te worden vernieuwd. De netten zijn door middel van dunne lijntjes (*stalen, zie letter K*), vastgestrikt aan de speerreepen, (*zie letter L*), waarop drijvers of kurken vloten, (*zie letter M*), worden vastgemaakt. Dit geheel is weder met seizings, (touwen, een weinig dunner dan de breeltouwen en ter lengte van 7 Meter) aan de reepen bevestigd, (*zie letter N*). De seizing is op circa $1\frac{1}{2}$ of 2 voet afstand van het breeltouw aan den reep bevestigd op beide uiteinden van elk net en teneinde een doorzakking van het $31\frac{1}{2}$ Meter lange net te voorkomen, wordt nog een halve seizing, (*zie letter O*), op de helft van dezen afstand gebezigd.

Het zal nu den lezer duidelijk zijn, hoe het komt, dat niet meer dan thans het geval is, in zee staande vischtuigen door andere schepen, als koopvaarders of stoombooten worden beschadigd.

De reep toch bevindt zich ruim 6 Meter of 21 à 23 Engelsche voeten onder de oppervlakte van de zee, zoodat al een zeer diepgaand vaartuig de vleet zou moeten kruisen om den reep te kunnen treffen. Alleen zou een breel kunnen worden aangevaren, maar dan nog is het niet zeker, dat deze zoodanig wordt getroffen, dat averij daarvan het gevolg is. Op *plaat XXXVIII* vindt men, zooals reeds vermeld is, één net met toebehooren. Het net heeft een diepte van $15\frac{1}{2}$ Meter. Zooals men het hier ziet afgebeeld, gelijkt het in diepte één geheel te zijn, maar feitelijk bestaat dit uit 5 netten en onderscheidt men de vleeten dan ook in 5 diep, $4\frac{1}{2}$ diep, 3 diep enz.

Digitized by Google

Een net 3 diep beteekent dus $^3/_5$ in hoogte van het hier voorgestelde geheel. 70 netten 5 diep in de lengte aan elkander gelascht vormen het volledige vischtuig of vleet, waarmede de kielschepen ter haring varen. De lengte van zulk een vleet is dus $70 \times 31^1/_2$ M. of 2205 Meters aan netwerk.

Worden de laatste 35 netten, van af het schip gerekend, gedragen elk door 2 breels, op de eerste 35 zijn daarenboven nog halve breels, (*zie letter E*), bevestigd en juist in het verlengde van de halve seizings op de reepen vastgemaakt. De zeelieden noemen de netten, die bij het schip staan de laatste, waarschijnlijk, omdat bij het in zee zetten deze de laatste zijn. De lezer dient het tot goed begrip te weten.

De breels zijn alle geteerd en dus uniform van kleur. Alleen op het 35ste en 64ste net bevindt zich een joon met vlag en de breels welke zich op het 17de, 34ste, 52ste, 66ste en eerste net bevinden, zijn gewoonlijk gekleurd. De vloten, aan de speerreepen vastgehecht, bevinden zich dus feitelijk 13 Meter onder de oppervlakte der zee. Zij dienen nog als drijfkracht voor de netten.

De schipper moet evenwel daarmede zeer voorzichtig zijn. Zet hij te veel vloten op zijn speerreepen, dan drijven deze op, zooals de zeemansterm luidt en geraken de netten daardoor om den reep, welke zich op een afstand van 7 Meter boven de netten bevindt.

Hoe deze ruim 2200 Meter lange en circa 29 Meter diepe massa in zee wordt gezet, zal den lezer duidelijk worden, als hij zich straks een oogenblik wil verplaatsen naar *plaat XL: Vleet uit.*

Het is daartoe evenwel noodig eerst kennis te maken met de equipage ter haringvaart.

Op *plaat XXXIX* vindt men wederr een getrouwe voorstel-

Digitized by Google

ling van zulk een equipage. Het zal den lezer opvallen dat hier 3 man meer worden aangetroffen dan bij de wintervaart.

De werkzaamheden ter visscherij vereischen dit grooter aantal levende krachten.

De op genoemde plaat voorgestelde schipper draagt op de borst de groote zilveren medaille van de Zuidhollandsche reddingsmaatschappij. In den nacht van 28 November 1885 bij stormweder ontdekte schipper A. van Hoogteilingen van het sloepschip „de Noordster", bij wien de hier voorgestelde schipper destijds als matroos voer, een groot driemast-stoomschip, geheel op zijde liggende. De zee stroomde in de machinekamers, waardoor de vuren reeds zoo goed als uitgedoofd waren. Bij het aanbreken van den dag was ook de equipage, bestaande uit 23 koppen, duidelijk te onderscheiden, handenwringend en smeekend om hulp. De redding te ondernemen was evenwel schier ondoenlijk. De booten van het stoomschip waren reeds alle weggeslagen en zich in de kleine boot van „de Noordster" te begeven scheen een dol waagstuk.

Het was te voorzien, dat deze al zeer spoedig zou worden verbrijzeld door de hoog loopende zee. Op de vraag van den schipper, wie zich wilde wagen om 23 menschenlevens te redden, weigerde dan ook de equipage. Alleen de hier voorgestelde schipper, toen matroos, en nog één van de bemanning boden zich aan, waarbij van Hoogteilingen zich aansloot. Aldus zwak bemand, ondernamen deze kloeke mannen drie reizen naar het stoomschip (*zie plaat XLII*) en brachten met levensgevaar de geheele equipage in veiligheid op de „Noordster" en 2 dagen daarna te Vlaardingen. Van Hoogteilingen ontving als schipper de gouden medaille.

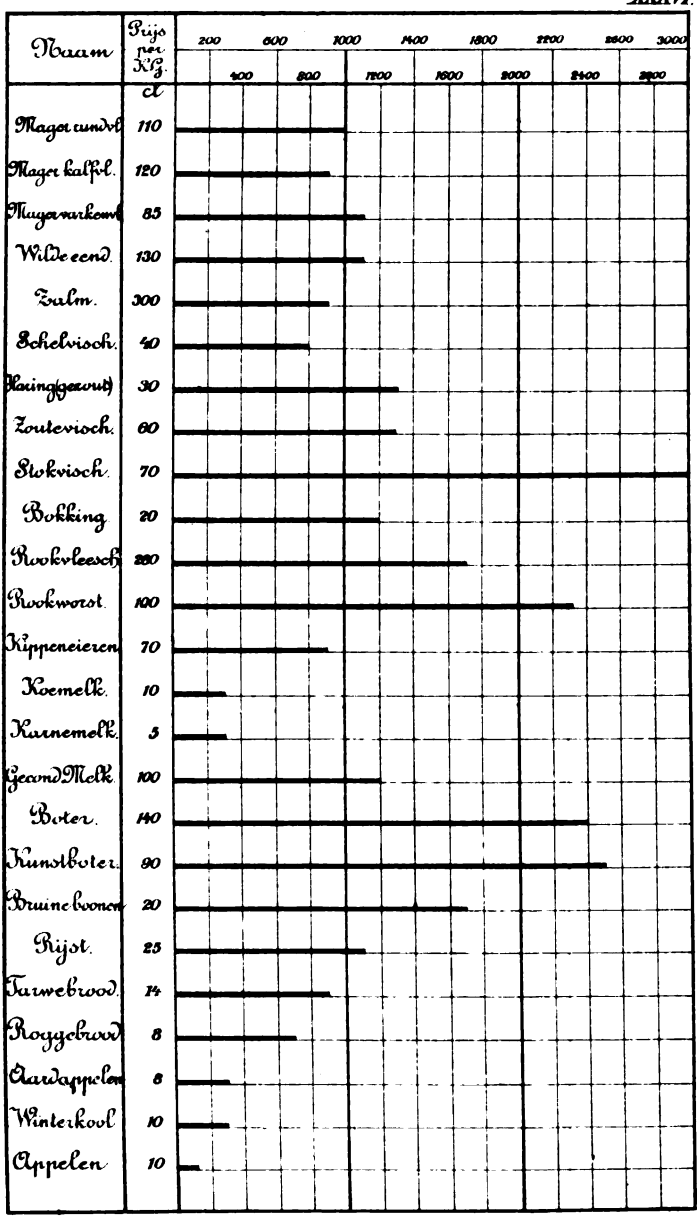
Ik heb door dit korte woord willen doen uitkomen,

Digitized by Google

VERGELIJKENDE STAAT

der voedingswaarde per KG. van visch en van enkele dagelijks voorkomende spijzen.

XXXVI.



Digitized by Google

Digitized by Google

dat vele onzer zeelieden aanspraak mogen maken op de achting van alle weldenkenden en wel zijn de bijdragen besteed, die ook van buiten van tijd tot tijd toevloeien, ten behoeve van de visscherswedu wen- en weezenfondsen, die te Vlaardingen en ook op de andere visschersplaatsen zijn gevestigd, want niet immer slagen de manmoedige pogingen om den evenmensch te redden en veel is er voortdurend noodig om bij rampen in de eerste behoeften der achterblijvende betrekkingen te voorzien.

Tot mijn onderwerp terugkeerende, stap ik van de beschrijving van den schipper af. Wij maakten reeds kennis met zijne bevoegdheden. Als bijzonderheid wil ik alleen nog vermelden, dat hij gedurende de haringvisscherij de netten zooveel doenlijk repareert.

Wordt aan het vischtuig werkelijk schade beloopen, dan is hij natuurlijk niet bij machte het over de geheele lengte in orde te houden, maar met het repareeren wordt hier bedoeld kleine voorzieningen, die immer noodig blijven gedurende de vaart.

Hij wordt in dit werk bijgestaan door de matrozen, als hij daartoe geschikte mannen aan boord heeft.

De stuurmansmaat is een der vier spilloopers bij het inwinden van het vischtuig. Evenals des winters met de zoutevisch is hij ook hier belast de haring te bezorgen. Nadat de haring gekaakt is, moet hij uithoofde van deze opdracht zorgen, dat zij goed wordt geward. Hij wordt daarin bijgestaan door 3 matrozen, mede vaste spilloopers. Overigens is hij de figuur aan boord, als reeds bij de wintervaart beschreven is.

Van de acht matrozen zijn dus drie de vaste spilloopers, één fungeert als kok, die met de vier overigen het dagelijksch werk verricht, als haringkaken, netten inhalen, enz. Ook de schipper en de twee oudsten adsisteeren bij het

Digitized by Google

kaken, terwijl deze laatsten tevens de breels wegstuwen. De drie jongeren resten mij dus nog ter beschrijving. Zij worden gemonsterd onder den titel van *jongste*, *reepschieter* en *afhouder*.

Deze jeugdige garde heeft het thans veel kalmer, dan de jongeren gedurende de wintervaart en wij zullen hen straks bij de beschrijving, hoe het haringvischtuig wordt uitgezet en ingehaald, op hun post vinden.

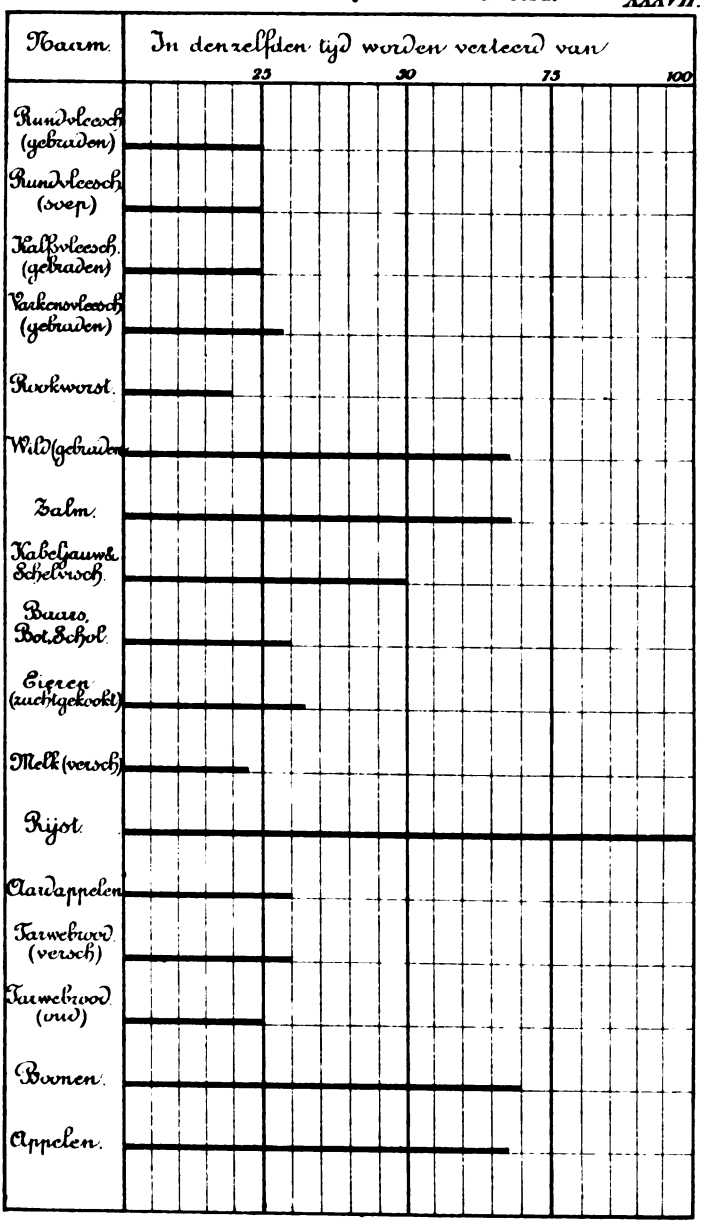
Ook zijn zij belast den oudsten breels aan te brengen. De jongste, de oudste van deze drie, spoelt de kaakmanden, de afhaalmanden en de gellemandjes.

Ten opzichte der loonsverdeeling kan ik kort zijn, want deze berust op dezelfde grondslagen als die der wintervaart. Onderstaand staatje van uitbetaling laat aan duidelijkheid niets te wenschen over. De lezer vindt daar de uitbetaling over een haringreis. Van de bruto-opbrengst wordt 3 % en daarenboven *f* 2,— voor elke ton afgetrokken. Van het aldus verkregen netto bedrag ontvangt de matroos 2%. Meerderen en minderen in rang naar verhouding.

Digitized by Google

VERGELIJKENDE STAAT,

aangevende de hoeveelheid van visch en van andere spijzen, die in denzelfden tijd worden verteerd. *XXXVII.*



Digitized by Google

Digitized by Google

UITBETALING aan de Equipage van het Sloepschip *Voorlooper*, schipper A. van Deventer, haringreis. Besomming na aftrek van 3 % = *f* 4086,02, af 428 tonnen à *f* 2,— p. ton = *f* 3230,02 netto.

BEMANNING.	Aantal lijnen.	Bruto bedrag der Gages.	Visschers-fonds 1 %.	Netto bedrag der Gages.	Afbetaling opgenomen gelden.	Netto uitbetaling Gages.
Schipper	4 %	*f* 129,20	*f* 1,29	*f* 127,91	*f* 20,—	*f* 107,91
Stuurmansmaat	2¼ %	„ 72,68	„ 0,73	„ 71,95	„ 15,—	„ 56,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 10,—	„ 53,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 10,—	„ 53,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 15,—	„ 48,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 10,—	„ 53,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 10,—	„ 53,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 15,—	„ 48,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 10,—	„ 53,95
Matroos.	2 %	„ 64,60	„ 0,65	„ 63,95	„ 15,—	„ 48,95
Oudste	1½ %	„ 48,45	„ 0,48	„ 47,97	„ 15,—	„ 32,97
Oudste	1½ %	„ 48,45	„ 0,48	„ 47,97	„ 10,—	„ 37,97
Jongste	1⅛ %	„ 36,34	„ 0,36	„ 35,98	„ 10,—	„ 25,98
Reepschieter . .	¾ %	„ 24,23	„ 0,24	„ 23,99	„ 6,—	„ 17,99
Afhouder. . . .	½ %	„ 16,15	„ 0,16	„ 15,99	„ 5,—	„ 10,99
	27⅝ %	*f* 892,30	*f* 8,94	*f* 883,36	*f* 176,—	*f* 707,36
					Voering	„ 25,—
					Klimgeld	„ 1,50
					Kok 5 weken 28 Juni t/m 30 Juli	„ 1,50
						f 735,36

De voering bedraagt per reis *f* 25, welke onder de bemanning wordt verdeeld, eveneens naar rang.

Brengt derhalve een schip gedurende het seizoen 1000 tonnen haring aan ter waarde van *f* 12000, dan wordt daarvan afgetrokken . . . . 3% = *f* 360

1000 tonnen . . . . . à *f* 2 = „ 2000

f 2360

Er rest dus *f* 9640, waarvan de matroos ontvangt:

2% . . . . . *f* 192,80

1% Weduwen- en Weezenfonds. „ 1,92

f 190,88

Digitized by Google

Heb ik hiervoren de verdienste per matroos begroot op *f* 225 per winterteelt van 29 weken, dan volgt hieruit dat deze *f* 190,88 verdiend worden in de resteerende 23 weken. Beloopt dus de besomming van een sloepschip

gedurende het winterseizoen. . . .	*f* 9000
en gedurende het zomerseizoen. . .	„ 12000
Totaal. . .	*f* 21000,

dan ontvangt de bemanning per matroos *f* 225 + *f* 190,88 = *f* 415,88 of per week *f* 8, waarbij komt de victualie, de voering, het toemaakgeld en de reeds genoemde kleine fooien.

Waar wij bij de loonsverdeeling reeds zagen, dat van de gages 1 % voor het Visschersweduwen- en Weezenfonds wordt afgetrokken, daar zal het niet ondienstig zijn hier een kort overzicht van den financieelen toestand der verschillende visschersfondsen te geven.

De gegevens ontleende ik aan het verslag van het College voor Zeevisscherijen over het jaar 1891.

Ik bepaal mij alleen tot de plaatsen waar de Grootvisscherij wordt uitgeoefend. Het fonds te Vlaardingen werd opgericht onder de benaming van „Visschersweduwen- en Weezenfonds" in het jaar 1877. In de wijze zoowel van bijdragen als van ondersteunen, werden sedert de oprichting eenige wijzigingen aangebracht. Zoo dragen thans de Scheveningsche loggers niet meer bij dan alleen voor zoover de bemanning tot de Vlaardingsche visschers behoort. Voorts betaalden de reeders tot dusver bijna allen vrijwillig *f* 2,— voor elke haringreis. Thans is bepaald, dat die bijdrage verplichtend is en de reeder, zonder die betaling geen lid der vereeniging kan zijn. Voor elke beugreis wordt *f* 1,— betaald, tot een maximum van *f* 5,— per teelt.

Ten aanzien van de ondersteuning wordt de onderstand aan weduwen en weezen te Vlaardingen gedurende

Digitized by Google

ten minste 4 jaren uitbetaald. Ook de oude zeelieden genieten van hun 65ste levensjaar thans *f* 1 per week.

De ontvangsten waren in 1891 aldus:

Batig saldo op 1 Januari. . .	*f* 16979,56	
Rente van kapitalen	„ 2231,09	
Bijdragen van particulieren . .	„ 1279,—	
„ „ reeders	„ 635,85	
„ „ visschers . . .	„ 4035,65	
Buitengewone inkomsten . . .	„ 145,70	
		f 25306,85

De uitgaven bedroegen:

Ondersteuning aan weduwen en kinderen	*f* 2605,50	
Ondersteuning aan oude zeelieden (November en December) . .	„ 455,—	
Bijbetaalde rente bij aankoop van een pandbrief	„ 28,69	
Overschrijving ondersteuningfonds.	„ 466,25	
		f 3755,44
Batig saldo op 31 December 1891. . .		*f* 21551,41

Bedeeld werden:

bij den aanvang van het jaar:	bij het einde van het jaar:
18 weduwen,	20 weduwen,
28 weezen,	27 weezen,
1 moeder,	1 moeder,

63 oude zeelieden genoten ondersteuning.

Naast het Visscherswеduwen- en Weezenfonds bestaat te Vlaardingen nog het in 1839 opgerichte „Zeemansfonds", bestemd om ondersteuning te verleenen aan oude zeelieden en weduwen en weezen van oude zeelieden, die in dit fonds hebben bijgedragen. In 1891 werden uit dit fonds

Digitized by Google

nog bedeeld 4 oude zeelieden en 12 weduwen. Nog slechts één oud zeeman draagt contributie bij.

De financieele toestand van dit fonds is als volgt:

1 Januari 1891.	Kapitaal . .	*f* 3796,61⁵	
	Contributie .	„ 4,—	
	Rente . . .	„ 103,63	
			f 3904,24⁵
Hiervan af voor	ondersteuning.	*f* 467,60	
„ „ „	administratie .	„ 100,—	
			„ 567,60
			f 3336,64⁵

Te Maassluis was de staat der geldmiddelen van het in 1849 opgerichte fonds van liefdadigheid, „de Vereeniging", op 1 Januari 1892 als volgt:

Ontvangst.

Batig slot van het vorig jaar. .	*f* 2032,34⁵	
Rente van kapitalen	„ 1297,01	
Bijdragen van schepelingen. . .	„ 2449,82	
„ „ reeders van 74 schepen à *f* 5 per schip	„ 370,—	
Bijzondere bijdrage	„ 2,95	
		f 6152,12⁵

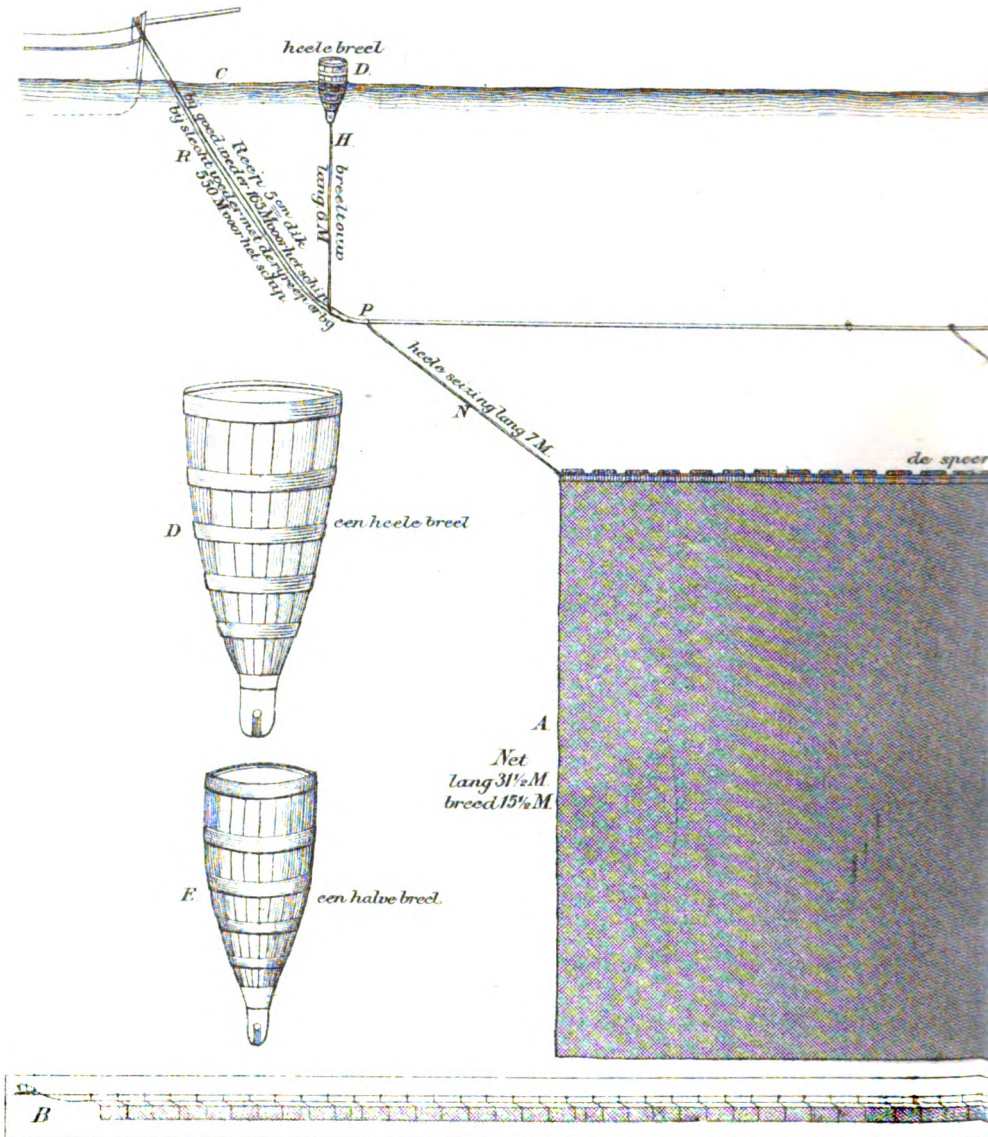
Uitgaaf.

Gewone bedeelingen	*f* 3213,—	
Buitengewone bedeelingen . . .	„ 269,50	
Gratificatiën.	„ 25,—	
Diverse onkosten	„ 46,60	
		„ 3554,10
	Batig saldo. . .	*f* 2598,02⁵

De gewone bedeelingen zijn gedaan aan 42 weduwen en variëerden van *f* 3,— tot *f* 1,— per week. Elf personen genoten gedurende korter of langer tijd buitengewonen onderstand van *f* 0,50 tot *f* 1,— per week.

Digitized by Google

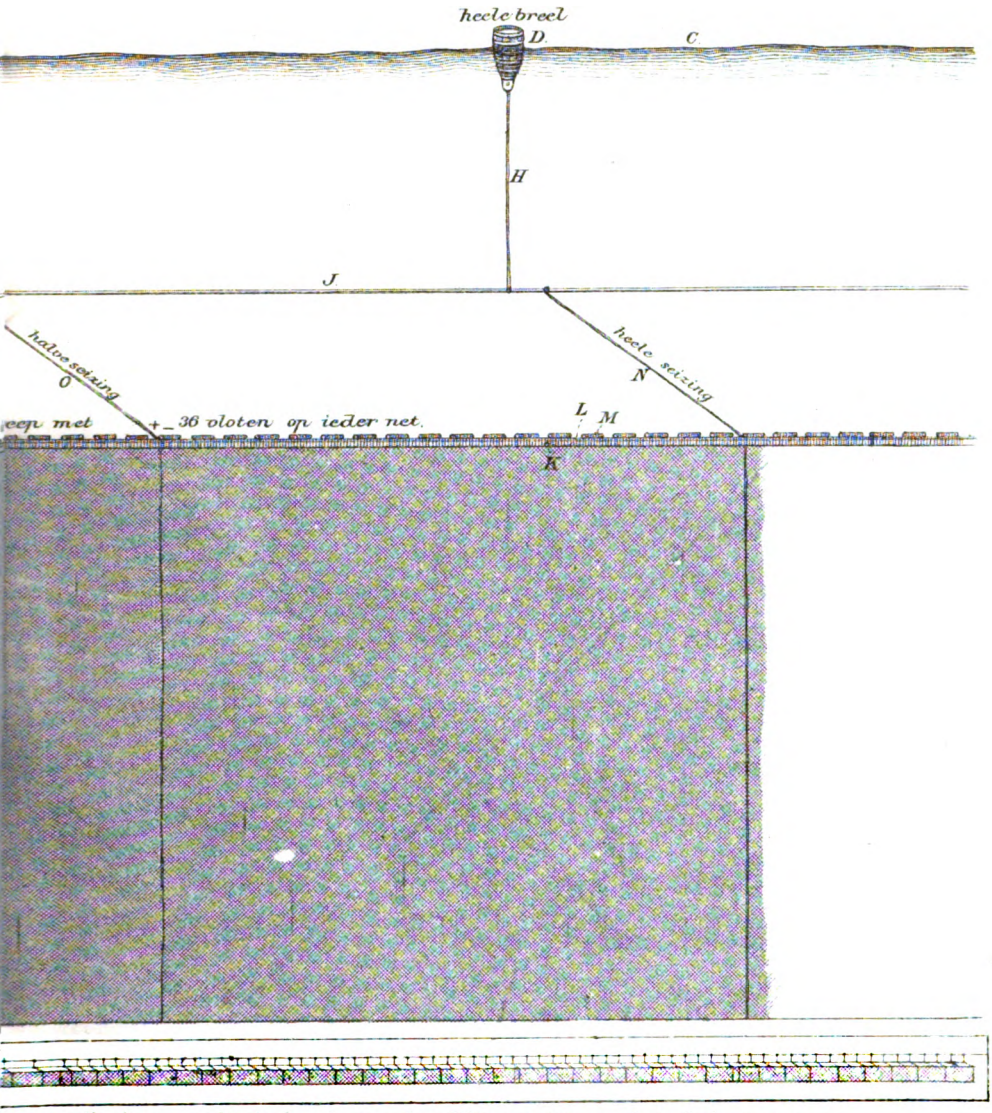
Digitized by Google



De geheele vleet bestaat uit 70 netten, de eerste 35 netten worden gedr
de helft van ieder net nog een halve breel. Op het 35ste net staat een gekle
genomen de 17de, 34ste, 52ste, 66ste en eerste, welke gekleurd zijn.

A. Eén net met toebehooren in zee staande, zijnde é
B. Het schip in proportioneele grootte in vergelijking

Digitized by Google



ragen elk door een heele breel; van het 36ste net tot aan het eind staat op
urd joon met vlag, evenzoo op het 64ste net. Alle breels zijn geteerd, uit-

n zeventigste gedeelte der lengte der geheele vleet.
met de daarvoor staande haringvleet.

Digitized by Google

Digitized by Google

Het in 1882 met niet meer dan *f* 1100 te Middelharnis opgerichte fonds blijft zich voorspoedig ontwikkelen. De staat van dit fonds was op 1 November 1891 als volgt:

Batig saldo op 1 November 1890.	*f* 10434,28	
Rente over 1890/91	„ 362,—	
Bijdragen van visschers en reeders.	„ 766,47	
		f 11562,75

De uitgaven bedroegen:

Bedeeling aan 2 weduwen à *f* 1,50 per week, gedurende 52 weken	„ 156,—
Batig saldo op 1 November 1891. . .	*f* 11406,75

Het visschersfonds te Pernis heeft nog niet over ruime geldmiddelen te beschikken. Met het batig saldo over het vorig boekjaar heeft het gedurende het den 31sten Maart j.l. gesloten boekjaar:

Ontvangen	*f* 2010,14⁵
De uitgaven beliepen	„ 1536,59⁵
Rest alzoo een batig slot van. . .	*f* 473,55

Dit voordeelig saldo is noodig als kasgeld, aangezien de ontvangsten thans gedurende eenige weken geheel stilstaan, de bedeelingen daarentegen wekelijks terugkeeren.

Uit het fonds werden gesteund:

Oude en gebrekkige visschers	15
Weduwen zonder kinderen	14
„ met „	8
Te zamen. . .	37

De toestand van het fonds te Zwartewaal is stationnair. Meerdere inkomsten waren zeer gewenscht.

Alle opvarenden van de vischsloepen zijn lid van en dragen bij aan dit fonds.

In het jaar, loopende van 1 Mei 1891 tot ultimo April 1892 viel geen enkele ramp te betreuren.

Digitized by Google

Op laatstgemelden datum stond de rekening als volgt:

Ontvangsten.

Batig saldo van 1890/91. . . .	*f* 961,52	
Rente van kapitalen (*f* 27500 inschrijving Nat. Werk. Schuld) .	„ 667,05	
Contributie 1 pct. der zuivere besomming van de bemanning der sloepen.	„ 422,42⁵	
Idem van den schipper van een schokker	„ 3.—	
Idem van elders varenden . . .	„ 18,88	
„ „ reeders en boekhouders.	„ 46,50	
„ „ particuliere leden. . .	„ 32,50	
Rente kasgeld	„ 15,60	
		f 2167,47⁵

Uitgaven.

Aankoop van *f* 1000 $2^1/_2$ pct. Nat. Werk. Schuld.	*f* 804,54	
Aan trekkende leden	„ 446,75	
„ 16 bedeelden oude fonds van Walsen	„ 64,—	
Aan een uitkeering voor eens aan M. Hoftijzer	„ 100,—	
Onkosten van vergaderingen, porten en bodeloon	„ 10,70	
		„ 1425,99
Batig saldo. . .		*f* 741,48⁵

De Vereeniging bezat op 30 April 1892 *f* 27500,— inschrijving $2^1/_2$ pct. Nat. Werk. Schuld en bovenvermeld saldo aan contanten.

Te Scheveningen verleende de „Vereeniging tot voortdurende ondersteuning der nagelaten betrekkingen van

Digitized by Google

verongelukte Scheveningsche visschers" in 1891/92 onderstand aan 116 weduwen en 147 weezen.

Blijkens de rekening en verantwoording van den Penningmeester was op 1 Mei 1892 de stand der zaken als volgt:

Ontvangen werd aan:

Contributiën 1891/92	*f* 3391,70	
Legaten	„ 1300,—	
Giften	„ 228,61	
Jaarlijksche bijdragen van Commissarissen der Reederij te Scheveningen	„ 1150,68	
Gedeelte „Prijs Robin" . . .	„ 178,—	
Terugontvangen bedeeling . .	„ 2,—	
Renten en landhuren	„ 4655,10	
	„	10906,09

De uitgaven bedroegen:

Bedeelingen van 1 Mei 1891 tot 30 April 1892	*f* 8501,75	
Gratificatiën	„ 125,—	
Belasting	„ 51,70⁵	
Voor het uitkeeren der bedeelingen te Scheveningen. . .	„ 52,—	
Renten bijaankoop van effecten.	„ 13,26	
Bind- en drukwerk en administratieloon	„ 422,58	
	„	9166,29⁵
Batig saldo . .	*f*	1739,79⁵

Digitized by Google

Ziehier de laatst opgemaakte Balans, Winst- en verliesrekening en Kapitaalsrekening van het fonds te Scheveningen voormeld.

Balans.

Debet.		*Credit.*	
Aan kassa, saldo op 30 April 1892	*f* 135,96⁵	Per saldo, baten vorig boekjaar	*f* 141859,69
Aan effecten	„ 133075,50	Per saldo winst- en verliesrekening	„ 2126,61⁵
„ onroerend goed	„ 10074,84		
„ prolongatie	„ 700,—		
Totaal	*f* 143986,30⁵	Totaal	*f* 143986,30⁵

Winst- en verliesrekening.

Debet.		*Credit.*	
Bedeelingen	*f* 8501,75	Per renten en landhuren	*f* 4655,10
Onkosten	„ 526,28⁵	„ contributiën	„ 4542,38
Saldo	„ 2126,61⁵	„ giften en legaten	„ 1581,61
		„ effectenverschil in koers op 1 April	„ 375,56
	f 11154,65		*f* 11154,65

Kapitaalsrekening.

Debet.		*Credit.*	
Aan Balans	*f* 143986,30⁵	Per Saldo, baten vorig boekjaar	*f* 141859,69
		„ „ winst- en verliesrekening	„ 2126,61⁵
Totaal	*f* 143986,30⁵	Totaal	*f* 143986,30⁵

Digitized by Google

In het boekjaar, loopende van 1 Juni 1891 tot 31 Mei 1892, werd door de „Vereeniging tot voortdurende ondersteuning der nagelaten betrekkingen van verongelukte visschers der reederijen te Katwijk en Noordwijk a. Z. te Leiden" ontvangen:

Contributiën van de reeders, die zulks gedeeltelijk van de inkomsten der visschers afhouden:

te Katwijk 67 bomschuiten à *f* 3,— . . .	*f* 201,—
te Noordwijk 16 bomschuiten á *f* 3,— . .	„ 48,—
Bijdragen van stuurlieden en bemanning van bomschuiten te Katwijk aan Zee. . . .	„ 146,64⁵
Giften	„ 128,—
Renten	„ 1753,62
Jaarlijksche bijdragen van particulieren . .	„ 755,40
Aan uitkeering door de Zuidhollandsche Maatschappij voor schipbreukelingen uit het fonds Robin over 1891	„ 40,—
Geheel . .	*f* 3072,66⁵

Bij het einde van dit boekjaar genoten ondersteuning:
te Katwijk aan Zee 29 weduwen, 31 weezen en 1 bejaarde;
„ Noordwijk „ „ 6 „ 2 „
„ Scheveningen 1 „ 4 „

In het boekjaar is uitgekeerd *f* 2804,32⁵ en wel gedurende de zomermaanden per week *f* 1,25 voor elke weduwe, *f* 0,25 voor elk kind en *f* 0.87⁵ voor een bejaarde, en gedurende de wintermaanden per week *f* 1,50 voor elke weduwe, *f* 0,35 voor elk kind en *f* 1,05 voor een bejaarde.

Het kapitaal bedraagt:

aan inschrijving op het Grootboek der 2½ pct. Nationale Schuld.	*f* 66000,—
aan belegging in de Leidsche Spaarbank .	„ 2900,—
aan belegging a deposito.	„ 2090,18⁵
„ contanten	„ 458,72⁵
	f 71448,91

Digitized by Google

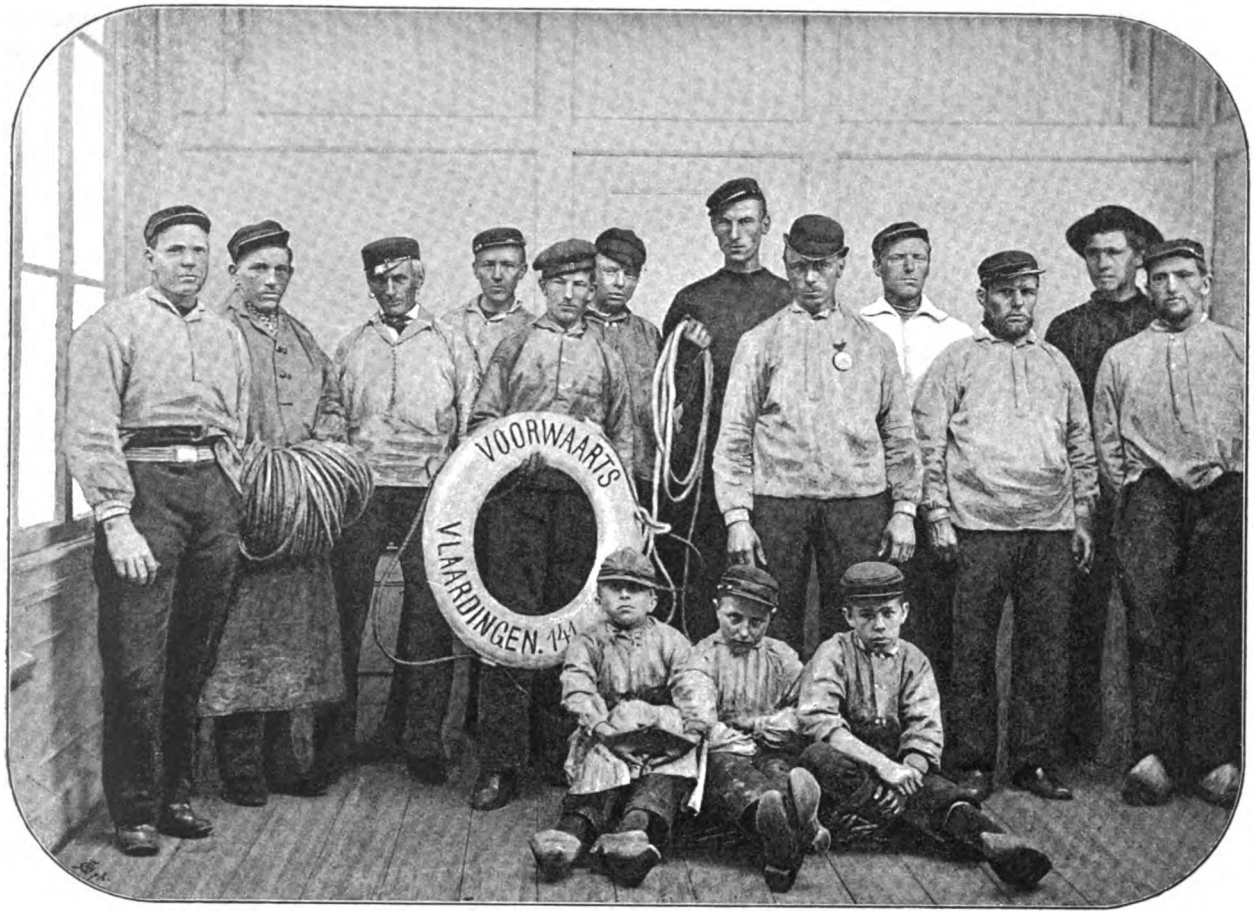
Deze vereeniging vestigt uitdrukkelijk de aandacht op het feit, dat zij ook geregelde uitkeering doet aan een weduwe en vier weezen van een te Scheveningen gewoond hebbenden, met een Katwijksche bomschuit verongelukten visscher en dat zij derhalve niet, gelijk andere vereenigingen, als voorwaarde van bedeeling stelt, dat de verongelukte visscher woonde in de plaats, waar zijn vaartuig te huis behoort of behoorde.

Behalve de zooeven vermelde bestaat er te Katwijk aan Zee sedert ruim 30 jaren een Vereeniging tot ondersteuning van behoeftige (d. w. z. bejaarde of gebrekkige) visschers en hun nagelaten betrekkingen. De bij Koninklijk besluit van 25 Mei 1891 goedgekeurde statuten van deze Vereeniging zijn opgenomen in de Staatscourant van 18 Juli 1891, No. 166.

Leden der vereeniging kunnen zijn: eigenaars, reeders of boekhouders van visschersbomschepen, te huis behoorende te Katwijk aan Zee. Die eenmaal lid is van de vereeniging kan alleen uittreden, wanneer hij ophoudt reeder of boekhouder te zijn.

Door de leden wordt jaarlijks een door de vereeniging te bepalen deel der onzuivere opbrengst van de visscherij, uitgeoefend met de vaartuigen, die aan de leden of de door hen vertegenwoordigde reederijen toebehooren, binnen een maand na beëindiging van elke visscherij in de kas gestort. Uit deze bijdragen en de daaraan toe te voegen giften of legaten wordt een fonds gevormd, waarvan de renten en zoo noodig het kapitaal strekken tot het verleenen der hulp en ondersteuning, die de vereeniging zich ten doel stelt. De bijdragen zijn bepaald op $^1/_2$ pct. van de besomming der schrobnetvisscherij en eerst op $^1/_4$ pct., voor 1891 op $^1/_5$ pct. van die der haringvisscherij.

Digitized by Google



Volledige bemanning ter Haringvisscherij.

Digitized by Google

Digitized by Google

Het fonds bezit een hypotheek ad	*f* 1000,—
Inschrijving op het Grootboek.	„ 7000,—
In de spaarbank te Katwijk	„ 1677,—
Geheel . .	*f* 9677,—

(De rente van de in de spaarbank staande gelden worden jaarlijks bijgeschreven en komen in de jaarlijksche rekeningen niet voor).

Hoe het haringvischtuig in zee wordt gezet, ziet de lezer op *plaat XL: Vleet uit.*

De lijn, loopende van *Q* over *B* en *C* langs *D* en *F* stelt voor de reepen. *B* is de jongste, die deze uit het daarbijzijnde reepruim haalt. *C* is de want-aannemer. Hij haalt de reepen rond de geesten aan bakboord en voert ze door naar den matroos *D* en den stuurmansmaat *F*. Tegenwoordig worden reeds bij vele schepen liggende rollen op het achter- en voorkrebbenschild en een staande rol bij den voorkrebbenkop geplaatst, langs welke de reep loopt.

Inmiddels halen *G* en *H* de netten uit het ruim, waaraan de speerreepen met vloten zijn bevestigd. Deze blijven dus ook bij het inhalen aan de netten verbonden en nu schieten *K* en *L* de netten overboord.

Aan de speerreepen bevinden zich de seizings, die aan den reep, welke bij *F* overboord gaat, worden bevestigd. *M*, matroos, en *E*, oudste, grijpen deze seizings, die door *I* uit de netruimen *P* worden gehaald, en geven ze aan *F*, stuurmansmaat, die ze op de reepen vastmaakt. De stuurmansmaat dient den juisten afstand en de juiste plaats te weten, waar de seizings op de reepen behooren te worden bevestigd. Daar dit bij het over boord schieten niet telkenmale kan worden uitgemeten en abuizen hieruit

Digitized by Google

onvermijdelijk zouden voortvloeien, zijn deze reepen gemerkt op de plaats, waar de heele en halve seizings behooren.

Dit merken geschiedt aan den wal, voordat de haringvaart begint en heet het „muizen der reepen".

De breels, die, zooals wij gezien hebben door breeltouwen weder aan de reepen zijn bevestigd, worden daarop gestoken door *D*, een der oudsten. Aldus komt het geheele vischtuig ongehinderd in zee zonder verwarring te veroorzaken.

Eerst de netten dus met speerreepen en vloten, waaraan de seizings, daarna reep, breeltouwen en breels.

Is nu het laatste net over boord, dan wordt nog een lengte reepen uitgeschoten, ten einde te zorgen, dat de netten niet te dicht bij het schip staan. Hebben wij gezien, dat de reepen bij *F'* over boord gaan, dan is het licht te begrijpen, dat een sterke wrijving op de verschansing plaats vindt. Deze oudvaderlijke leemte werd eerst sedert kort aangevuld door een eenvoudig maar zeer practisch verplaatsbaar toestel, bestaande uit één liggende en twee staande pokhouten rollen.

De lezer zal zich kunnen voorstellen, dat het schip des te gemakkelijker aan het in zee staand vischtuig ligt, naarmate meerder reepen tusschen kiel en vischtuig staan.

De lengte der reepen tusschen de netten en het schip bedraagt in den regel 165 Meter, (*zie plaat XXXVIII, letter P*). De groote bocht in dezen 165 Meter langen reep werkt als een soort veer, zoodat het schip, dat door zee en wind steeds in beweging is, niet onmiddellijk aan het vischtuig trekt, maar eerst deze bocht uit den reep moet halen, alvorens het vischtuig de werking ondervindt.

Het schip is gedurende het uitschieten van het vischtuig, steeds voor de kracht van den wind achterwaarts wijkende, als 't ware, daar achter ten anker gekomen, maar ligt

Digitized by Google

nog steeds dwars met stuurboordszijde naar het vischtuig gekeerd. Nu wordt de reep voor op den boeg genomen en in de daarvoor bestemde kluis gelegd. Het draait dientengevolge met den kop op den wind en ligt „achter de vleet".

De tegenstand van het vischtuig balanceert met de zwaarte van het schip. Een voorstelling der grootte van het vaartuig in verhouding tot de lengte van het vischtuig vindt de lezer op *plaat XXXVIII* (*zie letter B*).

Elk puntje stelt voor een breel, waaronder de breeltouwen, reep, seizings en 70 netten. Nu zal dus ook de leek begrijpen, dat het schip niet te zwaar mag zijn voor de vleet, daar het een het ander in balans houdt.

Zoodra dan ook de vleet uit is, wordt de groote mast achterover gelegd om windvang te vermijden.

Hier springt de doelmatigheid der nieuw-model sloepschepen weder in het oog. De boegen toch zijn niet breed door de scherpe bouworde en door het gebruik van staal als bouwmateriaal. De windvang is derhalve slechts gering.

Bij ruw weder is het de gewoonte den reep te verlengen. Daartoe heeft men aan boord nog circa 400 Meters, die in zulke gevallen successievelijk op den reeds in zee staanden reep worden gestoken, zoodat dan de geheele lengte der reepen van af het schip tot aan de netten 550 Meter bedraagt, terwijl de netten zelve, een lengte hebben van 2200 Meter.

Op de teekening merkt men nog op, dat de seizings in schuine richting naar het schip neigen. Dit zal nu ook verklaarbaar zijn. De netten daaronder toch willen op hun plaats blijven, terwijl de reep voortdurend naar het schip wordt getrokken.

De netten zijn van katoen vervaardigd, dus van licht materiaal. Vroeger, toen de hoekers nog in zwang waren,

Digitized by Google

werd algemeen het veel grovere hennep gebruikt, dat veel minder geschikt was om de haring te verrassen. Er werd toen slechts met 40 netten gevischt. Die waren bijna dubbel zoo zwaar als de thans bestaande en slechts 3 diep. De breeltouwen, die den afstand bepalen van den reep tot de oppervlakte van de zee, waren toen slechts $2^3/_4$ Meter lang, zoodat elk schip, dat de vleet overzeilde, den reep kon raken.

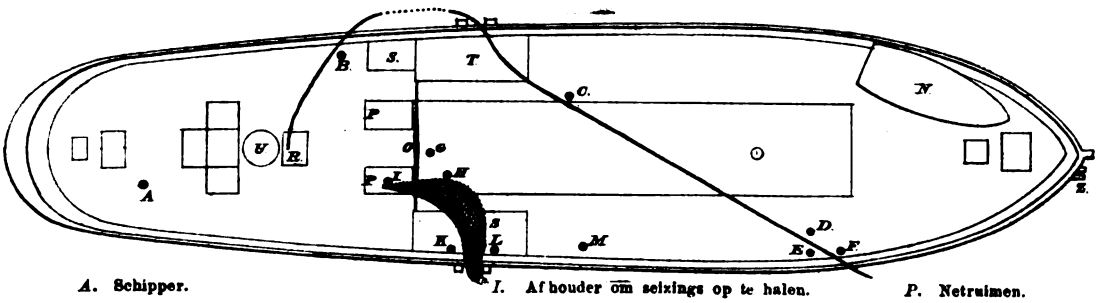
De mogelijkheid, om met zulk een vischtuig te visschen, moet daaruit verklaard worden, dat onze toenmalige schepen zich meer uitsluitend „om den Noord" bevonden, buiten de route van de groote vaart en het stoomwezen was toen ook nog niet zoo uitgebreid als thans.

Één vraag zal de oplettende lezer nog stellen, en wel, waarom heeft men de breeltouwen nog niet langer gemaakt, zoodat de reep in plaats van 6 Meter of 21 voet, bijv. 30 of 35 voet onder de oppervlakte der zee daalt. Op die wijze zou het meest diepgaand schip den reep niet kunnen raken.

Het antwoord is eenvoudig. Het geheel mag niet dieper zijn dan het thans bestaande vischtuig. De seizings zou men oppervlakkig beschouwd, dan zooveel korter kunnen maken, maar ook dit is niet mogelijk, daar bij het inhalen van de vleet de seizings voor aan de kluis van de reepen worden losgemaakt, terwijl het net midscheeps wordt binnen boord genomen. Was nu de seizing korter, dan zou een gedeelte net, waarop de seizing correspondeert, reeds midscheeps uit het water zijn, alvorens de seizing voor aan den boeg was losgemaakt en deze laatste zou, door de zwaarte van het net boven water, breken. Zoover ik dan ook kan nagaan, is, behoudens een geheel nieuwe vinding, het ideaal voor de samenstelling van een haringvleet vrij wel bereikt.

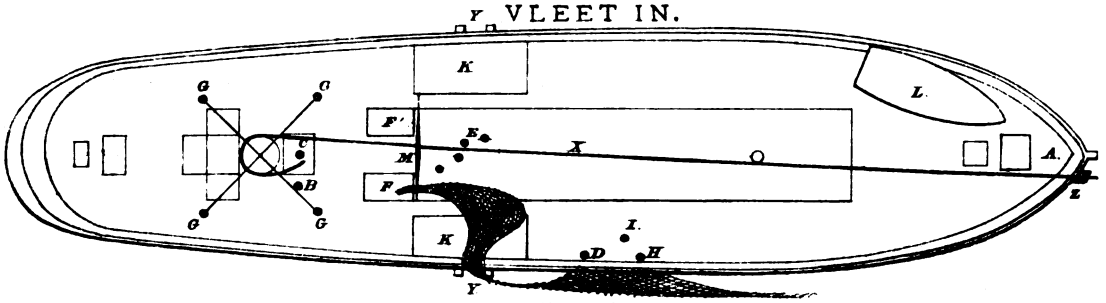
Digitized by Google

VLEET UIT.



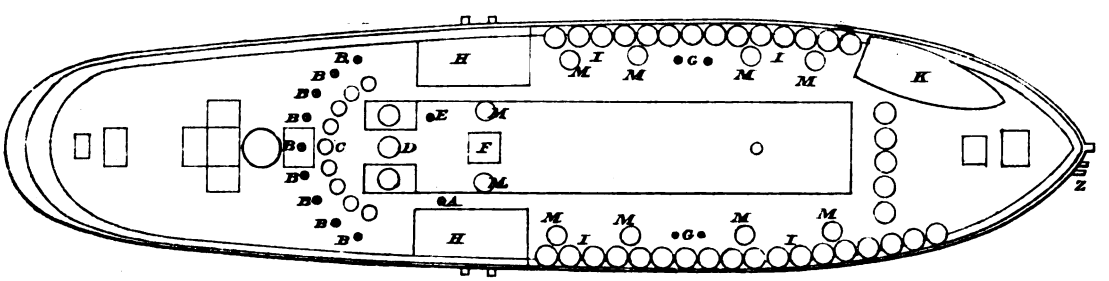
A. Schipper.
B. Jongste, haalt reep op.
C. Wantaannemer.
D. Matroos, steekt breels op.
E. Oudste grijpt seizings aan.
F. Stuurman steekt seizings op.
G. Oudste } halen de vleet uit het ruim.
H. Matroos }
I. Afhouder om seizings op te halen.
K. } Matrozen die de vleet over boord
L. } schieten.
M. Matroos seizings aan oudste *E* gevende, bovendien reepschieter, tevens kok en 2 man om *G* en *H* af te lossen.
N. Boot.
O. Koksrol.
P. Netruimen.
R. Reepruim.
S. Kist.
T. Krebben.
U. Spil.
Z. Kluis.

VLEET IN.



A. Jongste steekt breels en seizings af.
B. Reepafhouder.
C. Reepschieter.
D. Oudste die den speerreep aanvoert.
E. Vier wantstaanders halen de vleet in.
F. Kok haalt de vleet in het ruim.
G. Vier spilloopers.
H. Oudste die den speerreep helpt aanvoeren.
I. Schipper.
K. Krebben.
L. Boot.
M. Koksrol.
X. Reep.
Z. Kluis.
Y. Geesten.

HARINGKAKEN.



A. Matroos die haring uit de kreb schept en in manden werpt.
B. Negen haringkakers.
C. Negen manden met ongekaakte haring.
D. Drie manden met gekaakte haring.
E. Oudste die gekaakte haring in warbak werpt.
F. Warbak.
G. Vier man die haring inzouten.
H. Krebben.
I. Vaten om haring in te zouten.
K. Boot.
M. Tonnen met zout.
Z. Kluis.

Digitized by Google

Digitized by Google

Dat de schepen met 70 of 80 en niet met meer netten visschen, vindt zijn grond hierin, dat de grootere lengte op de reepen des te zwaarder zou inwerken en het gevaar voor breken of ernstige averij aanmerkelijk daardoor zou vermeerderen.

Toch zijn er, die met grooter vischtuig visschen, doch naar mijn meening is de tegenwoordige inrichting daartoe weinig geschikt. Bij flinke vangst hebben de opvarenden hun tijd meer dan noodig om de in 70 of 80 netten gevangen haring behoorlijk te bereiden, dus te kaken en in te zouten en het is een feit, dat men bij de haringvisscherij meer uitersten aantreft dan regelmaat.

De vangsten zijn òf overvloedig, òf zeer gering.

Bij overvloedige vangst is de kwantiteit haring in de gewone vleet gevangen voldoende voor het dagelijksch werk; bij geringe vangsten weegt de proportioneele meerdere vangst door dat grooter aantal netten niet op tegen de meerdere slijtage en de risico voor buitengewone averijen en totaal verlies van vischtuig of een gedeelte daarvan.

De meening van velen, dat de haringen in de netten in zoogenaamde zakken verward raken, evenals bij de schakelnetten in zoet water, is niet juist. De groote scholen, die hun weg versperd vinden, geraken, als zij hun koers in wilde vaart vervolgen, met de kieuwplaten tusschen de mazen verward. Zij missen dan onmiddellijk de kracht om zich los te maken.

De haring toch is een zeer teer vischje en is dan ook gewoonlijk dood, zoodra het aan boord is. Kostbare pogingen zijn gedaan om het Aquarium te Amsterdam van levende haring te voorzien, maar hoewel enkele exemplaren daar aankwamen, waren deze ook al spoedig naar de Elyzeesche zeeën verhuisd.

Digitized by Google

Er blijft den mensch niets anders over als hij bepaald in het gezelschap van haring wil verkeeren, dan ze flink te zouten, te rooken of te marineeren.

De haring *(Clupea Harengus, zie plaat XXXV fig. 4)* is, wat vorm en grootte aanbelangt, genoegzaam bekend. Niemand in ons vaderland kent niet dit hoofdprodukt van onze zomervisscherij. Betreffende de gewoonten, voortteling en de splitsing in verschillende soorten bestaat nog te veel verschil van meening om zich daarover een juist oordeel te vormen. Prof. Schlegel [1]) behandelt deze vischsoort vrij uitgebreid en ik laat hier zijne meening volgen:

„De haring wordt van de Witte Zee westelijk langs de geheele kust van Finland en Noorwegen, in de Noord- en Oostzee, om geheel Groot-Brittannië, en in het Kanaal tot aan de kust van Spanje aangetroffen. Tegen den tijd der voortteling verzamelen zich deze visschen uit de diepte der zee, vereenigen zich tot onafzienbare scholen en begeven zich allengs aan de nabijgelegen kusten om aldaar hun kuit op zandbanken van verschillende diepte, vooral tegen zachte met schelpjes bedekte hellingen of ook op plaatsen, die met zeewier begroeid zijn, te schieten. De weg, dien zij nemen, en de meer bepaalde punten, die zij tot hun legplaatsen voor het kuitschieten kiezen, worden intusschen dikwerf door allerlei omstandigheden, voornamelijk door stroomingen en door den wind gewijzigd, en men heeft opgemerkt, dat zij, eens de kusten genaderd zijnde, zooveel mogelijk onder den wind blijven en de luwte opzoeken. Verder is de tijd van hun verschijnen en hun menigte aan allerlei afwisselingen onderworpen en het is vooral rondom

---

[1]) Het zij hier vermeld, dat ik ook bij de beschrijving in de vorige bladzijden der andere vischsoorten, mijn gegevens heb ontleend aan het werk van genoemden schrijver.

Digitized by Google

de Britsche eilanden, dat men hieromtrent gedurige veranderingen heeft opgemerkt.

Men zal uit het hier aangevoerde en hetgeen over den rijtijd van de haringen volgt, kunnen opmaken, wat de uitdrukking; het trekken der haringen, waaromtrent zooveel geredetwist wordt, zeggen wil. Ter nadere opheldering van deze geschillen diene het volgende:

De theorie van het zoogenaamde trekken der haringen is afkomstig van Anderson, die in het 2e gedeelte der eerste helft van de vorige eeuw burgemeester van Hamburg en in deze betrekking in staat was, veelvuldige officieele opgaven omtrent de haringvisscherij te verzamelen. Hij nam in zijn boek, getiteld: Narigten van IJsland 1746, bladz. 1, aan, dat de haring zijn eigenlijke verblijfplaats in de IJszee heeft, weshalve zich ook aldaar de groote menigte van dieren ophoudt, die zich, als bijv. de haaien, bruinvisschen en vinvisschen, de kabeljauw, de schelvisch, de leng, enz. met den haring voeden; dat de alle begrip te boven gaande menigte van haringen zich reeds vroeg in het jaar in beweging zet, maar zich weldra in twee groote scharen verdeelt, waarvan de eene in Maart gedeeltelijk de kust van IJsland bereikt, terwijl de andere haar weg langs de kust van Noorwegen neemt en na een vleugel afgezonden te hebben, die langs beide zijden van het Britsche rijk tot aan de Fransche kust trekt, zich gedeeltelijk in de Oostzee, gedeeltelijk langs de Westkust van Jutland, naar Holland begeeft.

Deze theorie, hoe fantastisch ook, vond vele aanhangers, zelfs tot in onze eeuw en ook nog nadat Bloch reeds in de vorige eeuw het ongerijmde daarvan voldoende aangetoond had, vooral door te betoogen, dat de haring aan de kust van IJsland slechts in klein getal en somtijds verscheidene jaren achtereen niet gezien wordt, hetgeen

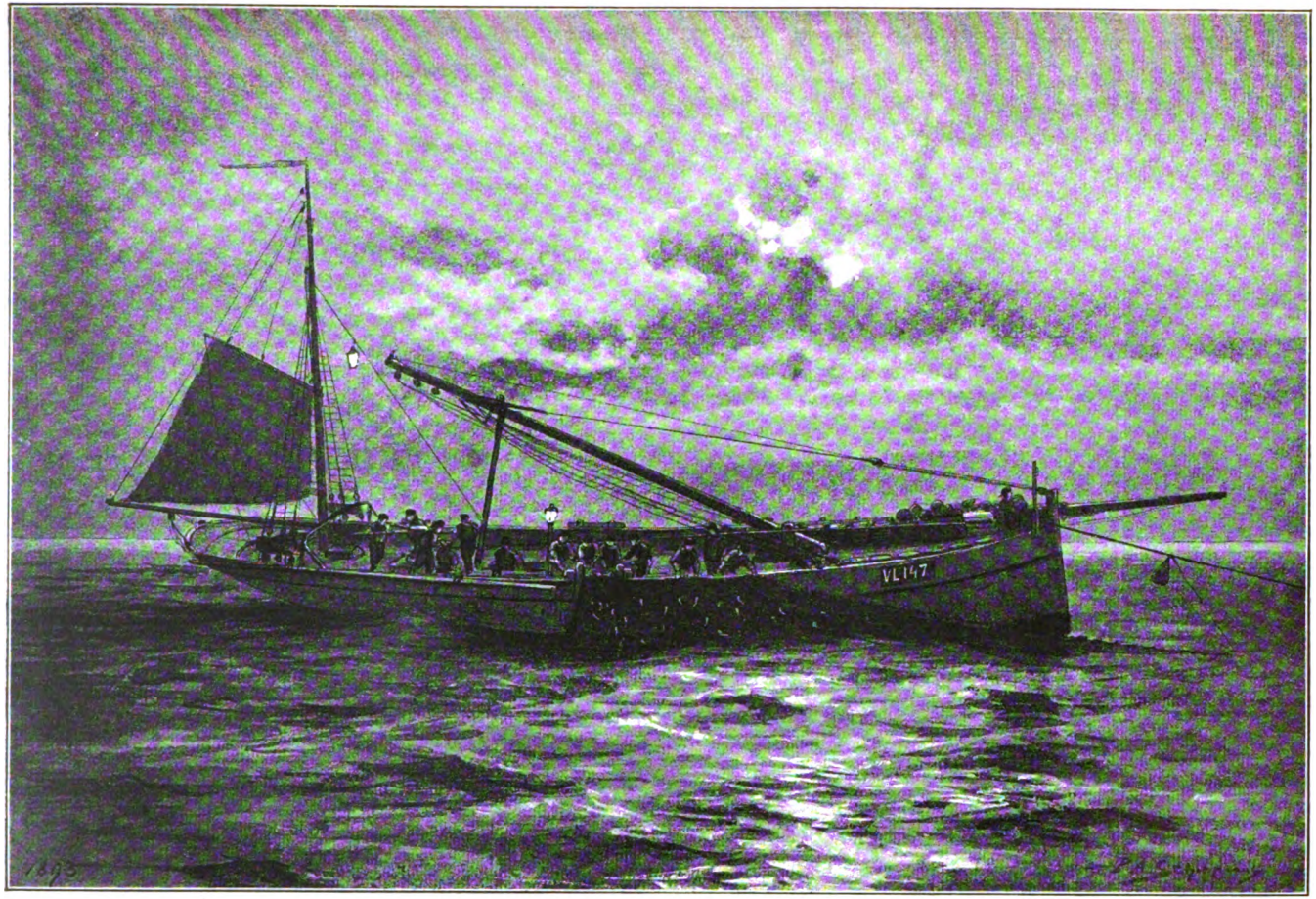
Digitized by Google

ook uit latere onderzoekingen gebleken is, dat het verschijnen en kuitschieten van de haring op zeer verschillende tijden plaats heeft, dat de voorwerpen van deze verschillende zwermen in grootte van elkaar afwijken, dat er in de Oostzee slechts kleine haringen voorkomen, enz. Hij komt eindelijk door deze redeneering, dat de haring buiten den rijtijd de diepte der zee bewoont, en dat hij zich in dezen tijd evenals andere visschen, naar de kust begeeft om kuit te schieten.

Deze theorie werd dan ook in nieuwe tijden algemeen, met verwerping van sommige valsche nevenvoorstellingen, omhelsd en onderging slechts, in haar bijzonderheden allerlei wijzigingen, ten gevolge van veelvuldige en meer nauwkeurige waarnemingen.

Een eigenlijk trekken van de haringen, zooals dat b.v. der trekvogels, vindt niet plaats, niettemin vereenigen zich de haringen van elk gebied tot zwermen, alvorens de gunstigste plaats voor het kuitschieten op te zoeken. Men mag aannemen dat het trekken der haringen in verband staat met de aanwezigheid of het gebrek aan voedsel op deze of gene plaats, de vervolgingen, die zij van hun vijanden ondergaan, het spoedige of langzame rijpen van de kuit en allerlei andere nevenomstandigheden. De rijtijd is niet slechts volgens de streken min of meer verschillend, maar men heeft ook opgemerkt, dat de haringen van verschillende kleinere of grootere zeebekkens velerlei gering onderscheid in grootte en vorm aanbieden, hetwelk tot het aannemen van verschillende rassen van haringen geleid heeft, wier kenmerken intusschen veelal te fijn zijn, om met zekerheid opgevat en toegepast te kunnen worden. De waarschijnlijkheid van het bestaan dezer rassen wordt ook bevestigd door de waarneming, dat zij, gelijk de dieren in het algemeen doen, op dezelfde plaatsen

Digitized by Google



Schip, de vleet inhalende.

Digitized by Google

Digitized by Google

waar zij geboren zijn, terugkeeren om voort te telen.

Men moet dus aannemen, dat de geheele soort van den haring uit een zeker aantal groote familiën, bijsoorten, rassen, verscheidenheden of hoe men ze noemen wil, bestaat, die ieder haar bepaalde, somtijds zeer beperkte woonplaats hebben en wier voortteling, zelfs in streken dicht aan elkander grenzende en van geringe uitgebreidheid, op min of meer uitloopende tijdstippen plaats heeft. Intusschen moet men hierbij in het oog houden, dat voorwerpen van een en dezelfde familie, op hun gewone rijplaatsen, in verschillende tijdstippen van het jaar hun kuit komen schieten, en dat dit van elk ras niet op eens maar allengs plaats heeft en er telkens tot dat einde versche scholen uit de diepte der zee komen opdagen.

Nielsen neemt voor Scandinavië 6 familiën of rassen aan, die hij wederom onder drie afdeelingen brengt.

Ook aan andere kuststreken merkt men verschil op in de grootte der haringen. Stellig is het dat de haring der Fransche kusten kleiner is dan die, welke in de Noordzee aan de kusten van Groot-Brittannië door onze en andere visschers gevangen wordt. Bij de haring, die op onze Groote- of pekelharingvisscherij gevangen wordt, begint de rijtijd in Juli, evenwel moet deze voor de zuidelijk gevangen soorten in de maand October beginnen. De geschoten kuit bedekt dikwijls groote vlakten langs de oevers der zee en doet zich reeds van verre als een witachtige massa kennen, men noemt dergelijke plaatsen: kuitharingbedden. Op deze en de nabijliggende plaatsen wordt ook de jonge haring in menigte waargenomen. Men heeft wijders de ondervinding opgedaan dat de haring zich eerst bij het ondergaan van de zon in beweging zet en dientengevolge vindt het uitschieten der vleeten plaats tegen den avond circa 4 uur, terwijl het inhalen een

Digitized by Google

aanvang neemt voor het aanbreken van den dag, 2 à 3 uur in den morgen."

Een voorstelling van een schip de vleet inhalende vindt men op *plaat XLI.*

Het schip „Voorwaarts" is daar bezig de netten in te halen. Geeft deze plaat een algemeene voorstelling, zoo raad ik hen, die meer in details die bewerking willen leeren kennen, (*plaat XL „Vleet in"*), op te slaan. *G* stelt voor de vier spilloopers. Zoodra het sein is gegeven door den schipper *I*, zetten deze zich in beweging en winden den reep om de spil. Deze reep loopt van af het net door de kluis over een rol langs den mast, zie lijn *x*. Is nu de reep zoover ingewonden, dat de netten het schip zijn genaderd, dan komt dus het eerst de breel, welke op het laatste net staat, aan de kluis. Het is de taak van den jongste *A* deze breel af te steken, door het breeltouw los te maken van den reep. Twee voet daarachter volgt de seizing, die eveneens door den jongste wordt losgemaakt.

De aldus losgemaakte breel met breeltouw wordt inmiddels door den jongste in de nabijstaande boot gelegd, zoodat hij niet met de handen in den zak moet staan om intijds bij de volgende seizing te zijn, die reeds weder aan de kluis is genaderd.

De losgemaakte seizing wordt naar midscheeps genomen door de 4 wantstaanders *E*, die daartoe naar den voorboeg zijn gekomen en de daaraan bevestigde netten binnenhalen. *Y* zijn de geesten, 2 verticaal staande rollen, waartusschen de netten doorloopen. *K* zijn de krebben. Deze laatste bestaan uit een houten bak, waarin de haring door de 4 mannen, die de netten inhalen, wordt uitgeschud, zoodra deze aan boord komen.

Het is licht te begrijpen, dat een schip op zee liggende niet immer en slechts zelden in kalme rust verkeert, van-

Digitized by Google

daar dan ook dat deze krebben door tusschenschotten zijn verdeeld, opdat de haring niet te veel door elkander worde geschud en door het verlies van schubben, veroorzaakt door te veel wrijving, zich onooglijk zou voordoen en daardoor zeer in waarde zou verminderen.

Naast de krebben vindt men het laadruim.

Gedurende het inhalen van de eerste helft van de vleet staan de 4 wantstaanders ter plaatse F', zoodat de haring gelegenheid heeft in dit laadruim te vallen, daar in de meeste gevallen de krebben niet toereikend zijn, vooral met het oog op de te verwachten vangst bij het inhalen van de tweede helft van de vleet.

De visscherlieden noemen het aldus halen van het eerste gedeelte der vleet: „den langen last". Alvorens het tweede gedeelte wordt ingehaald, wordt de krebbe door het uithalen van een schuifplank zoover van haring ontlast, dat zij naar de begrooting de binnen te halen vangst der tweede halve vleet kan bevatten.

Ten einde den 4 mannen, die de netten inhalen, te gemoet te komen en het geheele werk geleidelijk te doen gaan, zijn de twee oudsten D en H ook midscheeps geposteerd. Zij voeren mede het want aan. Alleen bij ruw weder, als de mannen van de spil geen kracht genoeg ontwikkelen, moeten deze twee oudsten hun post verlaten en om de spil dienst doen.

Gedurende het inwinden bergt de kok de netten in de nettenruimen F en F', terwijl B, de reepafhouder, en C, de reepschieter, de reepen in het reepruim schieten. Het inhalen van de vleet vereischt bij goed weder circa 4 uur. Veel variatie valt bij deze bezigheid niet voor. Ook hier hebben de elementen mede te spreken. Een plotselinge stilte oefent geen schadelijken invloed uit, evenals bij de beugvisscherij. Integendeel, bij kalm weer is de haring-

Digitized by Google

visscher in zijn element. Veel wind en vooral tè veel wind is hem minder aangenaam en belet hem het kostbare vischtuig in zee te brengen, of, als het ongelukkigerwijze reeds in zee staat, het er weder uit te halen. Vandaar dan ook, dat het in dit opzicht zeer gevaarlijk is te laat in het jaar ter haringvisscherij te vertoeven.

De stormen, die men in den herfst te verwachten heeft, doen zich in het late seizoen niet alleen veel krachtiger gevoelen, maar ook zijn deze stormen van veel langer duur. Houdt ruw weder gedurende den zomer zelden langer aan dan hoogstens 24 uur, in het late najaar is dit anders en juist een lang aanhoudende storm veroorzaakt het groote verlies en de slijtage van netten, waardoor niet alleen groote winstderving wordt veroorzaakt, maar dikwijls de geheele winst in verlies wordt gekeerd.

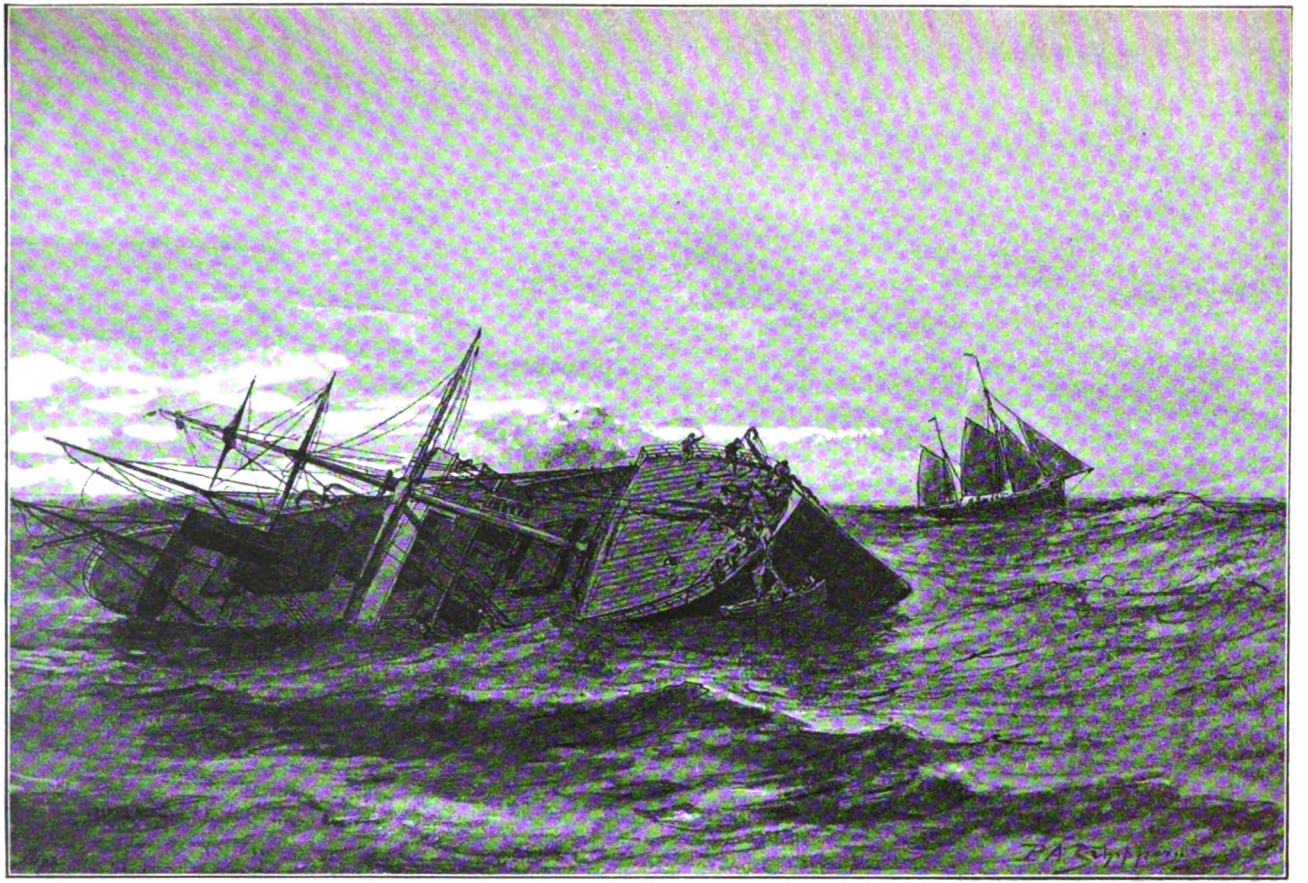
Bij het verlies van netten, het gevaar van in elkanders vleet te geraken, het zinken van de vleet door te groote hoeveelheid haring, de nadering van stoomtrawlers, in het kort bij het vragen van hulp van welken aard ook, kan het noodig zijn, dat de schepen met elkander in communicatie komen.

Dit elkander op zee kenbaar te maken, geschiedde altijd op zeer gebrekkige wijze, zoodat algemeen de behoefte gevoeld werd aan een goed stel signalen. In 1891 werd door de schippers Albert Verheij en Huibert Fillekes een stel signaalvlaggen vervaardigd, dat ook de goedkeuring mocht verwerven van den Schout bij Nacht, toen kommandant der Marine te den Helder, en van den toenmaligen Minister van Marine.

Verschillende reeders gaven hun schepen een stel van deze signalen aan boord.

De gelegenheid heeft tot nog toe ontbroken om dit stelsel van signaleeren in de praktijk te kunnen beoordeelen.

Digitized by Google



Redding der schipbreukelingen van het stoomschip Lucretia, door de bemanning van het sloepschip Noordster, schipper A. van Hoogteylingen.

Digitized by Google

Digitized by Google

De lezer zal zich de beweging kunnen voorstellen, die ontstaat, zoodra de schipper de mannen om de spil heeft geordonneerd en dezen een aanvang hebben gemaakt met hun werk. Zoolang de geheele zwaarte van het ruim 2000 Meter lange en 28½ Meter diepe vischtuig in zee staat, biedt het een onverbiddelijken tegenstand en zal het schip zich derhalve in de richting van het vischtuig voorwaarts bewegen.

Ook hier kan ik weder niet nalaten op de geschiktheid der nieuw-model sloepen te wijzen. Door de grootere lengte liggen zij vaster op de golven en het gevolg daarvan is, dat de gang er, zoodra het inwinden der vleet een aanvang heeft genomen, in blijft. Ook al zou een of andere aanrollende golf zich daartegen verzetten, blijven deze schepen doordringen in voorwaartsche beweging. Het vischtuig heeft dus niet dien tegenstand te verduren, als wanneer telkens de gang weder in het schip moet worden gebracht. Het verband, dat gezocht werd tusschen de eertijds kleinere haringbuizen en de later minder doelmatige ingevoerde hoekerschepen van grooter charter en tusschen de grootere nieuw-model stalen sloepen en de kleinere loggerschepen, ging dan ook naar mijn zienswijze mank aan gebrek aan praktischen zin.

De buizen en hoekers toch hadden ongeveer den breedboegigen vorm van de bomschuiten. Hoe grooter men deze schepen maakte, des te meer oppervlakte bood den wind de gelegenheid zijn kracht daarop uit te oefenen. Een principieel verschil dus met de nieuwe sloepen.

Een tweede factor was het tuig, dat naar verhouding bij de buizen en hoekers veel zwaarder was dan bij de meer elegante sloepen en dat dus bij het grootere charter der schepen proportioneel veel zwaarder werd.

Ook hadden een groot aantal hoekers en toenmalige haring-

Digitized by Google

buizen geen strijkenden mast, zoodat ook daardoor dit grootere tuig proportioneel meer windvang veroorzaakte.

De zeeman verdeelt zijn vischtuig in 4 gedeelten; elk vierde deel noemt hij een kwaartel. Zoodra 3 kwaartels ingehaald zijn, wordt het schip zwaarder dan het nog in zee staande één kwaartel en begint derhalve te wijken, te deinzen, zegt de zeeman, en nu komt het er eerst op aan. De netten, die, zooals wij gezien hebben, aan den boeg van het schip door den jongste van de reepen worden losgemaakt en aanvankelijk door de voorwaartsche beweging van het schip geleidelijk midscheeps langs zijde kwamen, moeten nu door middel van de seizings naar midscheeps worden gehaald. Vooral bij de laatste netten heet het aanpakken.

Het schip, nog met den kop op den wind liggende, ondervindt dan zoo goed als geen tegenstand meer van het vischtuig en valt dwarszee en dwarswind, zoodat nu de grootste oplettendheid en flinkheid noodig zijn om ook deze laatste netten zonder averij aan boord te krijgen.

Een flink schipper zal dan ook juist bij de laatste netten zich voorop begeven.

Zoodra de vleet in is, circa 6 à 7 uur 's morgens, wordt weder aan den inwendigen mensch gedacht en brood met koffie genuttigd. Vooral bij ruime vangsten is er dien dag nog veel werk voor den boeg.

Het eerste werk is het kaken van de haring. Ieder heeft op de schoolbanken daarvan gehoord, maar wellicht niet overwogen, dat juist die bewerking den steeds toenemenden bloei onzer Grootvisscherij heeft ten gevolge gehad.

De uitvinder van het haringkaken, Willem Beukelszoon, is ons uit de geschiedenis bekend, maar het is niet gemakkelijk met zekerheid te vermelden waar en wanneer hij leefde. Het staat tamelijk vast, dat deze, voor ons bedrijf

Digitized by Google

zoo belangrijke uitvinding plaats vond in de veertiende eeuw. Willem Beukelszoon, tevens geïnteresseerde en volgens enkelen zelfs stuurman bij de haringvaart, werd geboren en stierf te Biervliet.

Dat Willem Beukelszoon de uitvinder zou zijn, wordt sterk bestreden. En geen wonder! De bestrijding geschiedt door menschenkinderen en het vuur der bestrijding gevoed door den naijver als brandstof, kan moeielijk worden uitgedoofd. Ik herinner mij hierbij een tafereeltje:

Het kindermeisje hield van de kinderen en de kinderen hingen haar aan, vooral de jongste spring-in-'t-veld.

Wat gebeurt er?

Er komt een tweede kindermeisje bij. Van wie houdt nu het jongske het meest?

De eerste zegt: „het huilt als het bij mij weg moet naar de nieuw aangekomene." Maar deze verklaart, dat het de armpjes naar haar uitstrekt en niets liever wil dan overgaan in hare handen.

Wat wij hier opmerken is hetzelfde, wat wij ook zelfs bij mannen van genie waarnemen.

Het voorwerp, door welks bezit men zichzelve gelukkig waant, gunt men den evenmensch niet. Men jaagt en jaagt zelfs naar het onbereikbare, maar zou de jachtgronden uitsluitend aan zichzelven verpacht willen zien en als indringer en overtreder beschouwen ieder, die zich daarop durft vertoonen.

Hoe het ook zij, Beukelszoon blijft voor ons de man, die het kakingsproces heeft uitgevonden.

Het bestaat hierin, dat een gedeelte van de ingewanden van den haring er wordt uitgenomen. Het kaakmesje wordt daartoe in de rechterhand genomen, steunende met het heft op een leertje, ten einde het inschieten te voorkomen. De haring wordt met den buik naar boven in de linker-

Digitized by Google

hand gehouden. Terwijl nu het kaakmesje vlak onder de kaken aan den linkerkant wordt gestoken, dwingt de kaker met den duim van de linkerhand den kop naar links en wordt nu de gal of het gelletje met bijbehooren met een draaiende beweging vrij gemaakt en uitgelicht.

De beweging gaat zeer vlug. Een goed matroos kaakt ruim 2 kantjes, de 9 kakers circa 20 kantjes per uur.

(Een kantje is een versch ingelegde ton; eerst als deze gekrompen is en weder opgepakt, wordt het een gepakte ton; 5 kantjes zijn gelijk aan 4 gepakte tonnen).

Op onze dekteekening (*Plaat XL: haringhaken*) vindt men weder een voorstelling, welke plaats de manschappen innemen bij deze bewerking:

B stelt voor de 9 kakers, waaronder ook de schipper. Voor hen staan, *C*, de manden met ongekaakte haring, door *A*, matroos, uit de laadruimen en krebben geschept en aangebracht. In de onmiddellijke nabijheid bevinden zich *D*, 3 groote manden, waarin de gekaakte haring wordt geworpen.

De haring, die aldus is gevangen, onderscheidt men in: volle haring, maatjes haring (tot einde Juli), ijle haring (zonder hom of kuit), kuitzieke haring en homzieke haring.

De 2 manden *D* links en rechts dienen voor de volle haring, die in het volle van de teelt den hoofdschotel van de vangst uitmaken, terwijl in de derde mand de genoemde bijsoorten worden geworpen, om later bij het zouten in de tonnen weder te worden gesorteerd.

De maatjes, ijle en kuitzieke haring vertegenwoordigen minder waarde in den handel, de homzieke daarentegen worden dikwijls met 10 en 15 % boven de waarde van volle haring betaald.

Voor het kaken begint geeft de stuurmansmaat last de daarvoor benoodigde tonnen en zout uit de ruimen aan

Digitized by Google



Gezicht op een gedeelte der Oost-havenkade te Vlaardingen, waar de haring wordt gelost en opgepakt.

Digitized by Google

Digitized by Google

het dek te halen en open te slaan, opdat straks geen stoornis in het werk plaats vinde. Het aantal tonnen weet hij te schatten naar het aantal gevangen haringen. Het zout berekent hij naar den maatstaf van 10 ton zout op elke 40 kantjes haring.

Men zal zich kunnen voorstellen, dat op dit tijdstip de toestand aan het dek veel overeenkomst heeft met een oud-Hollandsch huishouden, als moeder de vrouw de groote voorjaarsschoonmaak heeft aangezegd en haar dreigement nu sedert enkele dagen ten uitvoer heeft gelegd.

Wie kent niet, zij het ook als getrouwd slachtoffer in de woning, waar hij heer en meester is, of als vrij jonkman nog vertoevende onder het herbergzaam dak van vader en moeder, de groote voorjaarsschoonmaak? Alles draait dan om de vrouw des huizes en met zorg slaan wij haar gade. Onze lieve verschijning, immer gereed en kalm ons afwachtende bij maaltijden of rustige avonduurtjes, loopt dan in zenuwachtige gejaagdheid trap op, trap af. Met bezorgdheid slaan wij haar gade, want de schoonmaakkoorts, een soort influenza onder de vrouwen, heeft haar aangetast. Vreeselijke ziekte! niets en niemand sparende.

De lezer vergeve mij deze kleine afwijking, maar de ontboezeming moest mij van het hart, en ieder die een Hollandsche vrouw of moeder heeft, zal, een zucht slakende, moeten erkennen: „ja, zoo is het!" Want ook zijn huis is jaarlijks besmet en ook hij weet, dat het niet genoeg is zich neer te leggen bij zijn ongeluk.

Een troost blijft: de ziekte verloopt op natuurlijke wijze, een volledig herstel volgt en daarmede verdwijnen alle ongemakken, waarmede mensch en dier werden bedreigd.

Zoo ook op ons haringschip. Onder letter *I* vindt de lezer de tonnen gereed staan. De vangst is vandaag 60

Digitized by Google

kantjes, dus juist genoeg om af te werken. Er moeten dus 15 tonnen zout worden opgehaald. Het kaken is een kalme bezigheid, maar toch moeten de handen worden geroerd om 60 kantjes in 3 uren tijds af te kaken. Een flinke equipage zal er niet langer tijd voor behoeven.

Onder de manschappen worden de tonnen in ploegen van 4 verdeeld, die elk hun aandeel warren en in de tonnen zouten.

Uit de manden *D* wordt daartoe de gekaakte haring in den warbak *F* geschept door een der oudsten *E*. Elke laag haring wordt nu flink met zout bestrooid en door elkander gewerkt met den *warleutel*, zooals de zeeman dit voorwerp noemt.

Is niet de noodige zorg aan het warren besteed, zoodat elk plekje der haringen flink is gezouten, dan is dit al zeer spoedig merkbaar, want men ontdekt in zulke tonnen de zoogenaamde klevers, veroorzaakt door de ongepekelde plekken, als die met elkaar in aanraking komen.

Uit den warbak wordt het zeebanket in de tonnen gelegd en weder elke laag met zout bestrooid.

Heeft men geringe of middelmatige vangsten dan wordt de haring weder opgehaald, nadat de tonnen aldus opgepakt circa 8 dagen in de ruimen hebben gelegen. Door het zout is dan de visch gekrompen en de ton, die oorspronkelijk vol was, vertoont een „wan." Nadat deze tonnen weder met haring zijn opgepakt, worden het gepakte tonnen en hebben zij den naam van kantjes afgelegd.

Onze kielschepen, de loggers en sloepschepen, komen veelal met gepakte tonnen haring, waardoor zij in plaats van 17 tonnen, slechts 14 tonnen ruimte behoeven voor een zelfde kwantiteit haring en daarenboven aan den wal komende het oppakwerk niet meer behoeft te worden verricht. Het zeevolk moet de gepakte ton leveren.

Digitized by Google

Bij achtereenvolgende ruime vangsten komt het voor, dat de tijd ontbreekt om de reeds in het ruim gestreken tonnen nog eens op te halen. In zulke gevallen komt het schip met kantjes haring.

Het oppakken heeft dan plaats bij aankomst van het schip aan den wal. Anders is het bij de bomschuiten, die van Scheveningen, Katwijk en Noordwijk worden uitgezonden. De bewerking geschiedt daar als bij de kielschepen, maar er is niet genoegzaam ruimte en gelegenheid om de eens in de ruimen gestreken zijnde tonnen nog eens op te pakken.

Deze komen derhalve immer met kantjes. Waar de zeelieden der kielschepen spreken van tonnen of lasten (1 last = 14 tonnen) daar spreekt de varensgezel der bomschuiten van kantjes. De schepelingen der bomschuiten zijn niet verplicht, evenals die der kielschepen om de kantjes aan den wal op te pakken; maar de reeder moet dit door kuipers laten geschieden.

Is het kaken afgeloopen, hetgeen bij flinke vangst tegen 12 à 1 uur het geval is, dan wordt het middagmaal gebruikt. Ook hier moet ik tot een droge opsomming overgaan.

Maandag, gort met gebakken haring;
Dinsdag, erwtensoep met spek;
Woensdag, boonen met spek;
Donderdag, erwten met spek;
Vrijdag, grutten met gebakken haring;
Zaterdag, aardappelen met gebakken haring.

Gaat het flink met de visscherij, dan wordt elken dag een maal erwten en boonen gebruikt. Ook hier kunnen slechts algemeene regelen vermeld worden, want niet alle reederijen zijn in deze even vrijgevig. Naar mijn meening is het beste een vaste niet te bekrompen taxe victualiën per jaar toe te staan en daarmede de plichten der reederij

Digitized by Google

als afgedaan te beschouwen. De schipper moet dan tact genoeg bezitten deze kwantiteit over het jaar te verdeelen. Deze jaarlijksche taxe vermeldde ik reeds.

Is het middagmaal gebruikt en de tonnen in de ruimen gestreken, dan heeft de wijzer sedert middernacht circa 14 maal de ronde gedaan en wordt het tijd weder de netten tegen den nacht in zee te zetten.

Gedurende de reeds beschreven bezigheden, dus van af het tijdstip, dat de vleet geheel was binnengehaald, is de mast weder opgezet en het schip onder kleinzeil gebracht, daar het anders gedurende al dien tijd een speelbal der golven zou zijn geweest.

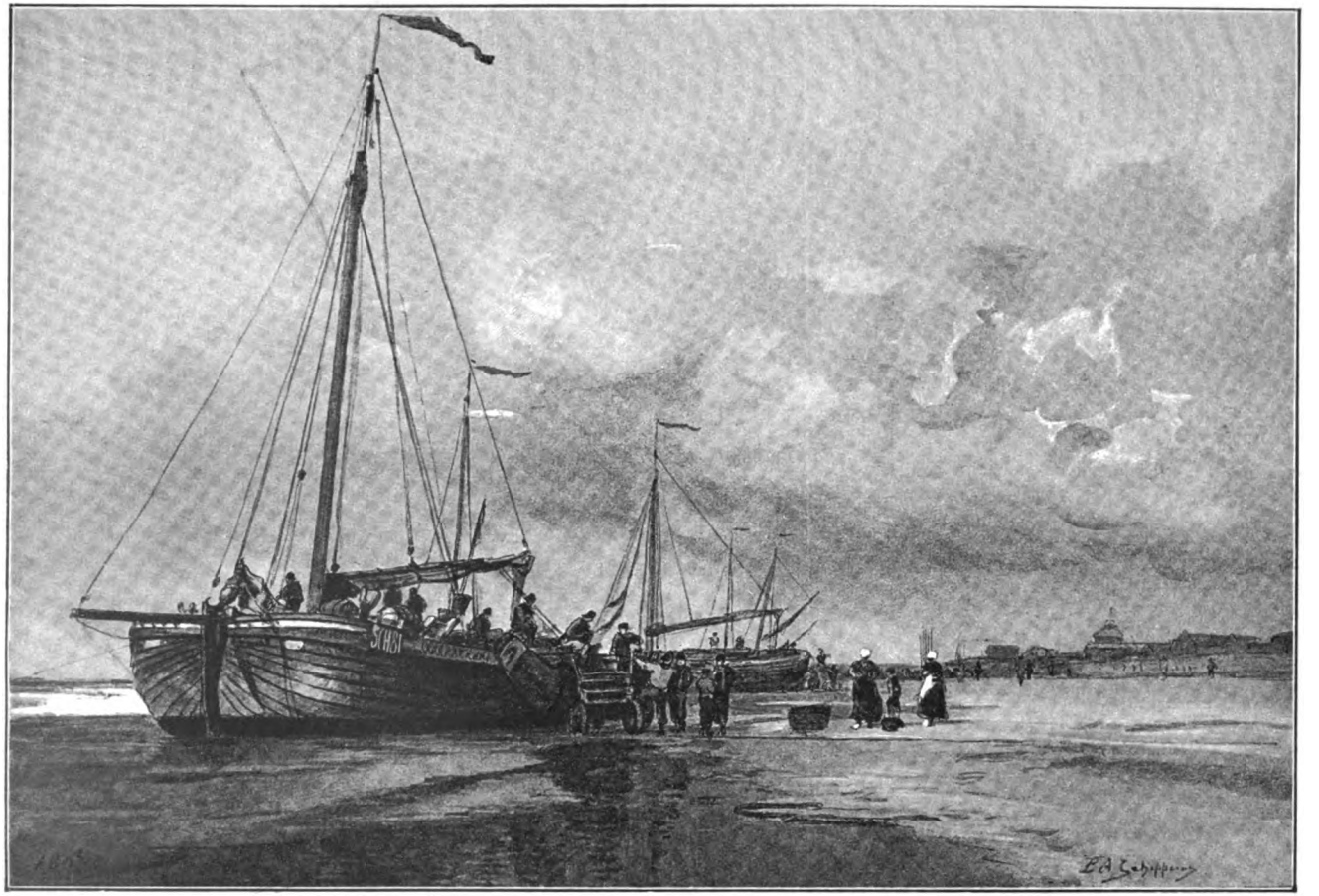
Is er veel gevangen, dan blijft men zooveel mogelijk op dezelfde plaats; heeft het tegenovergestelde geval plaats, dan wordt de zee doorkruist en worden andere schepen gepraaid, ten einde van hen te vernemen of zij zich wellicht op gunstiger vischgronden bevinden.

Gedurende den tijd, dat het vischschip ter vischplaats vertoeft, moet het grootzeil met den gaffel afgeslagen worden om den mast eens per etmaal te kunnen strijken. Bij het naar huis zeilen wordt het weder aangeslagen, ten einde er de lappen flink te kunnen bijzetten, waarvoor onze visscherlieden niet bevreesd zijn.

Hebben wij gezien, hoe de wintermaanden van af November tot Juni verdeeld zijn in verschreizen à 10 dagen circa of zoutreizen van elk 4 weken, al naarmate één der beide methoden wordt gevolgd; ook de haringvisscherij kunnen wij eenigszins in afdeelingen beschouwen. Zooals wij reeds zagen, kiezen in de laatste jaren de meeste loggerschepen reeds einde Mei of aanvang Juni zee. Hiervoor zijn goede gronden aan te voeren.

Het loggerschip, dat den geheelen winter heeft stil gelegen, is reeds met vele kosten bezwaard. De schipper

Digitized by Google



Model Bomschuit liggende aan het strand te Scheveningen.

Digitized by Google

Digitized by Google

en ook de stuurmansmaat hebben gedurende dat doode tijdperk steeds een zeker loon getrokken niet alleen, maar ook eenige matrozen ontvangen reeds van af Februari of Maart een vast weekloon, opdat de reeder zeker zij tegen de haringvaart equipages te hebben voor zulke schepen.

Daarenboven ligt de vloot zomerschepen aldus ruim 6 maanden renteloos en het behoeft dus geen verwondering te baren, dat de betreffende reeders zoo vroeg mogelijk uitzien naar den dag van vertrek ter haringvaart.

Wel verrichten de loontrekkende schippers en stuurlieden gedurende den winter eenige bezigheden in de werkplaats der reederij, maar zonder het nut te beoordeelen, dat onze zeerobben, aldus werkzaam, stichten, geloof ik toch, dat zij beter vertrouwd zijn met hun element en ten minste aldaar beter op hun plaats.

Vandaar dan ook, dat bij den bouw der nieuw-model sloepen er op werd gebaseerd, de wintermaanden op zee door te brengen en waar de zoutvaart in de laatste jaren geen resultaten meer oplevert, meen ik, dat een palliatief is gevonden door de verschvaart. Ik sprak zooeven over een onderverdeeling van de haringvaart en merk al dadelijk daarbij op, dat men hier niet gebonden is aan een te vervisschen kwantiteit aas, evenals bij de beugvisscherij, als met prikken of versche haring gevischt wordt, en men evenmin huiswaarts behoeft te zeilen ter wille van levend te houden visch.

Bij de haringvaart komt het er alleen op aan een volle lading mede naar huis te nemen of gelukt dit niet, zoo lang mogelijk ter visscherij te blijven. De uiterste termijn is 7 à 8 weken voor de kielschepen. Voor schepen, die aanvang Juni zijn uitgezeild, is het raadzaam in de maand Juli met hun vangst huiswaarts te keeren.

De haring, die Juni en aanvang Juli gevangen wordt, is nog

Digitized by Google

zeer vet en wordt spoedig tranig; het is dus om die reden raadzaam deze niet langer gedurende het warme jaargetijde aan boord te houden. Deze eerste reis is als 't ware de eerste termijn, als wij de aanbrengst voor de haringjagerij niet in aanmerking nemen, aan welke ik straks nog een woord zal wijden.

De tweede reis, die nu volgt, loopt tot in de tweede helft van September en de derde, de laatste reis, tot einde October of aanvang November. Bij die verdeeling komt het er op aan schepen te bezitten van een flink charter. Enkele zeer overvloedige jaren uitgezonderd, brengt een schip gedurende een seizoen of teelt 80 à 100 last haring aan. Kan men dit quantum in 3 reizen aanbrengen, dan behoeft men slechts 3 maal uit- en thuis te zeilen.

Met uit- en thuis zeilen, lossen en laden moet men rekenen op een tijdverlies van 10 à 12 dagen per reis. De nieuw-model sloepen kunnen met 3 reizen volstaan, terwijl een groot aantal schepen 4 à 5 reizen moet doen voor hetzelfde quantum haring.

Mijn berekening leidde tot het volgende: een schip, zoo redeneerde ik, dat om zijn kleiner charter één reis meer moet doen voor hetzelfde quantum haring, verliest 12 dagen, zegge 12 vischdagen. Nemen wij aan, dat het verlies van een vischdag met dat van $^1/_2$ last haring gelijk staat, dan verliest zulk een kleiner schip 6 last of 84 tonnen haring, wat gelijk staat met een bedrag van 840 gulden als ik een waarde van 10 gulden per ton als basis vaststel. Deze 840 gulden alleen vertegenwoordigen 3% rente van het kapitaal. Ik neem hierbij nog niet in aanmerking de onkosten, die het gevolg zijn van meerdere reizen.

Bezitters, en wellicht voorstanders van kleine schepen, heb ik onder meer zich hooren troosten met het denk-

Digitized by Google

beeld, dat deze zooveel meer kans hebben door meerdere reizen een hoogere markt te treffen, maar de haringmarkt is zoo wispelturig, dat in deze geen calculatie op goede grondslagen te maken is.

Een logische gedachtengang ontbreekt dan ook bij deze redeneering, naar mijn meening.

Het vermelde tijdverlies is een schaduwzijde, ook bij de bomschuiten. Hoe uitstekend deze vaartuigen voor de haringvisscherij zijn, het uit- en thuiszeilen vordert zeer veel tijd en rooft vele vischdagen, waarvan met vrucht kon worden geprofiteerd.

Scheveningsche, Katwijksche en Noordwijksche visschers verstaan het haringkaken en bereiden van haring in den grond, maar ook het zoogenaamde steuren behoort meer speciaal tot hun domein.

Bij het steuren wordt de haring niet gekaakt en eenvoudig licht gezouten om daarna in de talrijke rookerijen te Scheveningen te verdwijnen en als bokkingen weder daaruit te voorschijn te komen.

Ook te Vlaardingen vindt men thans flinke rookerijen, maar Scheveningen spant in deze nog steeds de kroon. De kielschepen te Vlaardingen en Maassluis tehuis behoorende, brengen geen steurharing aan, dan wanneer door zeer groote vangsten geen tonnen meer ter inzouting aan boord zijn. Het quantum, aldus niet meer kunnende kaken, wordt dan los in het ruim gesteurd.

De reeds kortelings vermelde haringjagers, die de eerste haring in het land brachten, mag ik niet stilzwijgend voorbij gaan. Reeds wees ik er op, dat vooral in de maand Juni de vangsten nog slechts zeer weinig te beteekenen hebben en tengevolge daarvan kwam waarschijnlijk tusschen de reederijen een overeenkomst tot stand, waarbij 3 vischschepen werden afgehuurd, die met de jaagvlag

Digitized by Google

in top, tusschen de visschersvloot kruisten en de aanvankelijk geringe vangsten der schepen verzamelden.

Met een daartoe bestemd quantum zette de eerste der 3 zeilers dan koers naar het vaderland. Het was de welbekende eerste jager.

De wisselvalligheid van weer en wind, waaraan een zeilschip meer dan een stoomboot is blootgesteld, bracht een eigenaardige spanning teweeg, gedurende de dagen, die nu volgden.

De 46 Meters hooge toren, dient te Vlaardingen niet alleen als sieraad van het kerkgebouw der Nederl. Herv. Gemeente of als drager van de groote bim bam, maar boven in den koepel bevindt zich doorloopend, zoolang het dag is, een der drie torenwachters. Door den verrekijker houdt hij het oog gericht op de Noordzee, die bron van welvaart voor ons vaderland.

Wat zal zij heden brengen?

Het bericht kwam tot ons, dat de eerste jager is thuisgezeild. Zal hij heden komen? Geen echt Vlaardinger, of hij al of niet bij de visscherij was betrokken, bleef er koud onder en meer dan eens dwaalden zijn blikken naar den torentrans. Op den hoek rechts bevindt zich een vlaggestok en een blauwe vlag daaraan opgeheschen, deed den burgers kond, dat de eerste haringjager in het gezicht was gekomen en de kust was genaderd. Eensklaps hoorde men uit honderd kelen van de lieve straatjeugd de mare: „Een sein op! een sein op!" en werkelijk, daar wapperde de blauwe vlag.

De eerste Hollandsche haring was dus in aantocht. De torenwachter was nu het middelpunt, waarom alles zich bewoog. Hij daalde van zijn verheven standpunt en midden door de menschenmenigte ging hij de gevestigde kantoren langs om het uur van de vermoedelijke aankomst

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

te Vlaardingen te berichten. Het was een evenement, dat arriveeren van den eersten jager. Wie kent niet het lied, getiteld: „De nieuwe haring."

Voor de aardigheid neem ik het in dit werkje op voor zang en piano. Ik wensch het, het lied namelijk, een lang leven toe.

De nieuwe Haring.

Woorden van H. A. SPANDAW. Muziek van J. VAN BOOM.



Digitized by Google



Digitized by Google



Of deze wensch evenwel voor de jagerij zal worden vervuld, ik betwijfel het. Slechts enkele jaren geleden moesten de traditioneele zeilers plaats maken voor stoom. Eenige stoombooten werden afgehuurd om de eerste vangsten aan te brengen en daarmede verdween ook de poëtische zijde van den eersten haringjager. Bijna wiskunstig berekende men nu de aankomst.

Daarenboven is de oude wedstrijd der sjeezen met vlaggen versierd, die in wilde vaart met nieuwe haring beladen door de straten vlogen naar onze hofstad, nog slechts een imitatie van dien opwekkenden aanblik, vroeger aanschouwd. De bloem is er af en daarmede ook de geestdrift verdwenen.

Eenige zoogenaamde bezuinigingen werden bij de nieuwe inrichting ingevoerd, die evenwel niets te beteekenen hadden en waartegenover door belanghebbenden uitgaven werden geëischt, waaraan de vroegere bestuurderen niet behoefden te denken.

De haringjagerij is dan ook thans een nog kunstmatig in het leven gehouden oud-Vaderlandsche instelling, waar-

Digitized by Google

voor niemand meer iets gevoelt, tenzij alleen degenen, die om financieele redenen er voordeel in zien nog zoolang mogelijk de bestaande toestanden te handhaven.

Een toekomst heeft de jagerij niet, maar ook haar te niet gaan zal geen noemenswaardigen invloed uitoefenen op de financieele resultaten der haringvisscherij [1]). Een conditie namelijk, dat zoolang de haringjagers niet gearriveerd waren, geen kielschepen met minder dan 15 last en geen bomschuiten met minder dan 10 last haring mocht binnenkomen is een natuurlijk gevolg van de hoofdreden, waarom men haringjagers uitzond. In de laatste jaren is 15 Juli de datum, waarop zoogenaamde zelfvangers mogen binnenkomen. Het doel is dus om met de wetenschap, dat geen Hollandsche haring onverwachts kan arriveeren, de prijzen hoog te houden. De groote onkosten nemen thans te veel van de daardoor verkregen voordeelen en de eertijds te bedingen prijzen zijn niet meer te maken.

Plaat XLV geeft nog een beeld, waar onze schippers gedurende den zomer visschen.

Van het laatst van April tot half Juni wordt de haring aangetroffen van 58°—57° N.B. en 4°—6° O.L. Men gaat in de laatste jaren daarheen om de haringvisscherij uit te oefenen en verbindt daaraan dan de kol- en beugvisscherij. Aanvankelijk vangt men alleen maatjesharing, op 't laatst enkele volle.

In 1892 vingen in genoemde maanden aldaar drie schepen van de Maatschappij voor Zeevisscherijen te Maassluis veel haring en kwamen half Juni reeds binnen met goede vangst. In het voorjaar van 1893 is deze proef door schepen van meerdere reederijen herhaald.

In 't begin van Juni nam in de laatste jaren de eigen-

[1]) Terwijl dit boekje ter perse is, werd de haringjagerij reeds opgeheven.

Digitized by Google

lijke haringvaart een aanvang op 60°30′—60° N.B. en van 1° O.L.—1° W.L. (*zie letter A*). In Juli wordt op 58° N.B. en ongeveer dezelfde lengte gevischt (*zie letter B*). In de eerste dagen van Augustus vischt men op 56° N.B. en 1° O.L.—2° W.L. (*zie letter C*). Voornamelijk vangt men dan volle haring, meer westelijk ook kuitzieken.

De visscher begeeft zich steeds zuidelijker, zoodat op 't einde van September reeds tusschen 56° en 54° N.B. en tusschen 1° W.L. en 2° O.L. de netten worden uitgeworpen (*zie letter D*). Onder de Engelsche kust vangt men dan nagenoeg uitsluitend volle en ijle, in 't zoogenaamde „Steile" mooie volle vaste haring en op de Doggersbank hom- en kuitzieke haring.

Half October ontmoet men op 54°—53° N.B. en 1°—4° O.L. (de Wellen), veel hom- en kuitzieke ook wel ijle haring. Half November wordt gevischt tusschen 53° en 52°20′ N.B. en 2° tot 4° O.L. (*zie letter F'*).

Afhankelijk van den wind vangt men dan aan van het Oosten of van het Westen af te visschen, liefst van het Westen. Om de West vangt men dan de zoogenaamde Engelsche walharing, vaste volle haring om de Oost (*zie letter G*), aan de Hollandsche kust kleine volle haring, ook in 't laatst wel hom- en kuitzieke.

Gedurende het tijdperk van half October tot half November zijn er enkele visschers, die weder naar het Zand gaan op 56° N.B.

In 't algemeen kan men vaststellen, dat de haring grooter van stuk is, naarmate men vischt onder de Engelsche kust, en kleiner, naarmate men zich oostelijker begeeft. De haringvangst begint dus zeer noordelijk bij de Shetlandsche eilanden en verplaatst zich steeds in zuidelijke richting tot op de hoogte van Lowestoft.

De haring, die in het laatst van October en aanvang

Digitized by Google

November wordt gevangen, is niet meer van zoodanige kwaliteit, dat zij den Hollandschen roem zal handhaven. Het is vooral de Engelsche walharing, die, hoewel op het oog dikwijls zeer goed, zich verraadt door een mindere fijnheid van smaak.

Zooals wij reeds zagen zenden enkele reederijen de schepen, die des winters tot nietsdoen gedoemd zijn, reeds einde April ter kolvaart. Deze vaartuigen hebben een haringvischtuig aan boord en maken daarvan gebruik, zoodra de eerste symptomen van haring zich vertoonen.

Een gedeelte van de aldus gevangen haring gebruiken zij als vischaas.

Het kollen is kabeljauwvisschen op andere wijze, dan wij die hiervoren hebben leeren kennen. In plaats van de beug worden dan lijnen buiten boord geworpen, die door de zeelieden in de hand worden gehouden. Men kan deze wijze van visschen niet beter vergelijken, dan met het welbekende peuren. Om te kunnen kollen moet het schip stil liggen.

Het liggen aan de vleet en het kollen kan dus zeer goed samengaan.

Ook probeert men thans, als de haringvisscherij in de Noordzee is afgeloopen, deze nog te rekken door op de kusten van Frankrijk te visschen, wat eveneens nog weinig resultaat opleverde, daar de kwaliteit van de aldus gevangen haring niet kan geroemd worden. Daarenboven is de visscherij aldaar gevaarlijk voor het kostbare vischtuig.

Wel verre van deze pogingen af te keuren, respecteer ik den ondernemingsgeest van de reederijen, die aldus een palliatief trachten te vinden voor de wintervisscherij. Of evenwel de natuurlijke oplossing aldus gevonden is, door als 't ware een kop en een staart te maken aan de zomervisscherij, moet de toekomst nog leeren.

Digitized by Google

Vooralsnog blijf ik persisteeren bij mijn meening, dat alleen de verschvaart de natuurlijke oplossing is om de schepen ook gedurende de wintermaanden rendabel te maken voor het kapitaal en de visschersbevolking.

Dat bij de haringvaart het zout een onmisbaar produkt is, zal wel niet behoeven te worden vermeld.

Het zoutverbruik ten dienste der haringvisscherij te bepalen, is niet zeer moeielijk. Thans wordt uitsluitend het zout uit Portugal daarvoor gebezigd en daarvan is het gehalte weinig variëerende (85 à 90 % keukenzout).

Kleine uitzonderingen zijn ook hier wel te vermelden, maar naar mijn inzien van te weinig belang om die hier op te noemen. De statistiek in het volgende hoofdstuk geeft de kwantiteit tonnen haring aan, die gevangen zijn. Weet men nu, dat 17 kantjes gelijk staan met 14 tonnen haring, en dat 10 tonnen zout verbruikt worden op elke 40 kantjes, dan kan de lezer zelf het zoutverbruik berekenen, en zelfs op gevaar af, dat door de een of andere omstandigheid een verschil ontstaat, zal hij daardoor toch een globaal overzicht hebben niet alleen, maar verband weten tusschen oorzaak en gevolg.

Wordt thans uitsluitend het Portugeesch, Spaansch of ook wel Middellandsch-zeezout gebruikt, niet altijd was dit het geval. In het werkje van Prof. Beaujon vindt men als vrucht van zijn navorschingen, dat in 1519 geen ander zout mocht worden gebruikt, dan dat „van den zoute gezoden" of „zout van goede grauwe zelle."

Het gebruik van Lissabonsch zout was verboden, terwijl later onder de Republiek toen de „neeringhe van den zelle" was uitgestorven, geen ander mocht worden gebruikt dan Spaansch of Portugeesch ruw zout. De plaats, waar het eerstgenoemde zout werd gewonnen, zou volgens Prof. Beaujon Zierikzee zijn. Op de schorren en platen in sommige onzer

Digitized by Google

riviermonden was voorheen een veenachtige zelfstandigheid „darinck" genaamd, doortrokken van zout water. Men verbrandde deze „darinck," waarvan de asch met zeewater besprenkeld een bijzonder fijn grauw zout schijnt te hebben opgeleverd.

Een prent in deel IV van Wagenaars Vaderlandsche Historie opgenomen, maakt het boven omschreven proces aanschouwelijk.

Een belangrijk onderdeel der haringvisscherij is nog het fustwerk. Hebben wij gezien dat een vischschip aan haring van 80 tot 100 lasten aanbrengt, dus circa 11 à 1400 tonnen, dan is het duidelijk, dat de prijs van het vaatwerk ook van grooten invloed is op de rentabiliteit. Hier springt dan weder in het oog, dat de Grootvisscherij niet gemakkelijk kan worden verplaatst. In een visscherijplaats vindt men in bijna elk individu een onderdeel van het geheel, van den hoogste tot den laagste in stand en rang.

Er zouden kapitalen mede bemoeid zijn om in een gemeente, niet van oudsher visscherijplaats, al deze individuen als kooplieden, zeevolk, kuipers, haringwerkers, boetsters, enz., aan te kweeken.

Kuiperijen en touwslagerijen zijn vrijwel overal te vinden. De kuipers, die ik hier op het oog heb, moeten evenwel ook opgegroeid zijn bij het sorteeren en bewerken van het visscherijprodukt. Zij behooren een groote mate van vakkennis te bezitten.

De lezer vindt op plaat XLVI een voorstelling van een kuiperij van binnen gezien en op plaat XLVII van een boetzolder, waar de netten worden gerepareerd.

Het afzetgebied van onze haring heb ik reeds in een vorig hoofdstuk in breede trekken aangegeven. Hier zij nog vermeld, dat in de laatste jaren zeer sterk wordt gelet op het aantal stuks, dat elke ton bevat en op de wijze van verpakking.

Digitized by Google

Meer nog dan de smaak, wordt in Duitschland de grootte als waardemeter genomen.

De eigenlijke groothandel in haring en visch wordt beheerscht door de verhouding van den handelaar tot de reederij.

Feitelijk behoorde dit niet aldus te zijn.

Het verband, dat tusschen reederij en handelaar bestaat, behoorde zich langs natuurlijken weg te openbaren in de hoogere of lagere marktwaarde van het aan te brengen produkt. Profiteert de handelaar te sterk bij de reederij, door leveranties, dan zal hij hoogere prijzen kunnen geven voor het aan te brengen produkt, of wel hij zal het produkt zonder winst of zelfs met een klein verlies kunnen omzetten. Het produkt wordt op die wijze als middel voor een te bereiken doel gebruikt.

De hoogere prijzen door de reederij bereikt, zijn dan evenwel denkbeeldig, daar de leveranties aan haar tot te hooge prijzen gedaan deze voordeelen minst genomen illusoir zullen maken.

Op een gezond beginsel berust zulk een gang van zaken in geenen deele en kan slechts enkelen ten goede komen. Zullen de voordeelen ten bate van allen strekken, dan behoort ieder handelaar op gelijke voorwaarden te kunnen werken.

Meerdere kennis en meerdere werkkracht komen dan alleen in aanmerking.

Voor hem, die den gang van zaken bij de uitoefening der Grootvisscherij heeft willen leeren kennen, hoop ik thans voldoende uitvoerig te zijn geweest. De lezer vindt in het volgende hoofdstuk eenige beschouwingen over de rentabiliteit.

Digitized by Google

ZESDE HOOFDSTUK.

FINANCIEELE BESCHOUWINGEN EN STATISTIEK.

Na de uitvoerige beschouwing over de gemeente Vlaardingen, waaruit de lezer zal hebben kunnen opmaken, hoe een plaats door de Grootvisscherij werkelijk tot flinke uitbreiding en bloei kan geraken en na tot in details kennis te hebben gemaakt met de uitoefening van dezen tak van nijverheid, kom ik als vanzelve tot de vraag: „Wat beteekent de Grootvisscherij heden ten dage voor het kapitaal en voor den nationalen arbeid?"

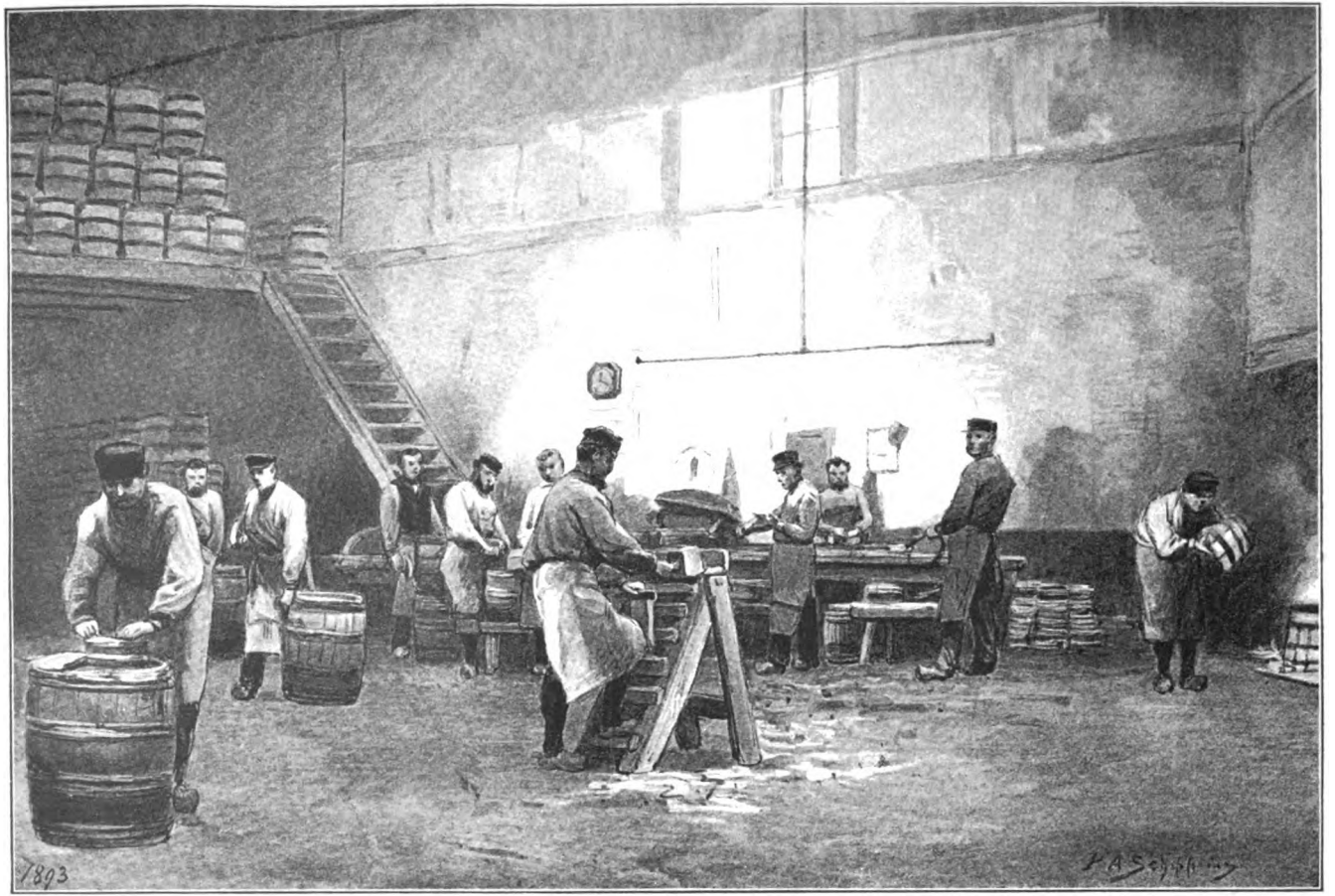
Bij de beantwoording van de eerste vraag hebben wij dus te onderzoeken: zullen de schepen ter visscherij op de in het vorig hoofdstuk aangegeven wijze geëxploiteerd, rente afwerpen? Heeft zulk een zaak reden van bestaan?

Mijn antwoord luidt: „wel degelijk, mits daaraan de voorwaarden worden verbonden eener in alle opzichten goede exploitatie."

Dat het geluk daarbij een aandeel in het succes heeft en van een vaste rente-garantie geen sprake kan zijn, spreekt vanzelve.

Een tuinman zal zaaiende toch steeds afhankelijk blijven van kansberekening, de gesteldheid van het weder, ook al is zijn zaad goed gekozen, ook al is de bodem bereid,

Digitized by Google



Een kuiperij van binnen gezien.

Digitized by Google

Digitized by Google

zooals het behoort. De industrieel, de handelsman, ook zij zullen voor tal van omstandigheden buiten hun wil, buiten hun kunnen en berekeningen moeten buigen. Zoo ook zal een visscherijonderneming ondervinden, dat vrouw Fortuna niet immer is aan de zijde van degelijke werkkracht. Dit geldt voor elke onderneming zonder onderscheid. Zelfs het beste staatspapier kan door omstandigheden zeer gevoelig in het nadeel veranderen. Toch zou het niet aangaan den tuinman niet te doen zaaien, den industrieel en den handelsman tot renteniers te bevorderen of wel de uitgifte van staatspapier te staken.

De vraag is of de onderneming werd gebaseerd op een gezond beginsel en of dit op rechtmatige wijze tot uitvoering komt. Een niet correcte uitvoering van een gezond beginsel kan de oorzaak zijn van teleurstellingen. Dit is ook van toepassing op de visscherij en vooral op de beugvaart. Dat deze niet in de juiste richting wordt geleid, moet niet de veroordeeling daarvan ten gevolge hebben.

Dat de beugvaart te zoute niet rendeert, is nog geen reden ook de beugvaart te versche los te laten. Daarenboven is de zoogenaamd geringe kwantiteit kabeljauw gedurende de laatste jaren op onze vischgronden aanwezig nog niet maatgevend voor volgende jaren. Ook schrale haringjaren hebben wij doorleefd, gevolgd door jaren van overvloed. Mijn meening daarenboven dat er geen sprake kan zijn van een geringe kwantiteit kabeljauw heeft eenig recht van bestaan. De vraag is gewettigd of de overvloed van haring, het hoofdvoedsel van den kabeljauw, dezen visch niet minder doet aanbijten aan de hoeken met kleine stukjes aas, door onze visschers gebezigd. Dit oordeel baseer ik op het feit, dat de Engelsche visschersvaartuigen, visschende met groote hoeken, waaraan levende haringen worden geslagen

Digitized by Google

het twintig- en dertigvoud vangen op dezelfde vischgronden [1]).

De visscherij heeft dan ook evenveel recht van bestaan als zoovele financieele ondernemingen van allerlei aard, mits de inrichting niet eenzijdig zij en de exploitatie onder behoorlijke voorwaarden geschiede.

In de vorige bladzijden heb ik mij zooveel mogelijk onthouden van waardeberekeningen. Hier is dit evenwel noodzakelijk.

In ronde cijfers kan men het bedrag der uitrusting van een schip met bijbehoorend vischtuig vaststellen:

Houten loggerschip met masten, rondhout, blokwerk, enz.	*f* 12000.—
Touwwerk, 2 stel zeilen, ankers, ijzeren ballast, kajuitsgoederen.	„ 5850.—
Anderhalve vleet (zomervischtuig) geheel nieuw met toebehooren	„ 6000.—
Beugtuig (volledig) met toebehooren . . .	„ 650.—
Totaal . .	*f* 24500.—

Een sloep vertegenwoordigt door de inrichting van de bun een hoogere waarde van circa *f* 2000.—.

Een stalen sloep van gelijke afmeting behoeft niet hooger te worden getaxeerd. De nieuw-model sloepen vereischen door hun grootere afmeting evenwel een meerder kapitaal van nog *f* 2000.—.

Uit bovenstaand staatje zien wij, dat het zomervischtuig een belangrijke waarde vertegenwoordigt en daar dit

---

[1]) Sedert dit werkje ter perse is werd de proef genomen. Ons schip „Noordster" ging in zee met boven omschreven vischtuig, en ofschoon visschers, op rijpen leeftijd gekomen, bleven beweren, dat de kabeljauw was verjaagd en deze proefneming derhalve geen succes kon hebben, bewees schipper van Hoogteylingen, voerende bedoeld schip, op schitterende wijze, dat onze opvatting de juiste was.

De „Noordster" arriveerde na een reis van slechts 4 weken met ruim 100 tonnen kabeljauw en circa 60 tonnen bot, leng, koolvisch, etc., terwijl gemiddeld door de overige schepen slechts 30 tonnen zoutevisch en zoo goed als geen bot of leng werd aangebracht.

Digitized by Google

alleen tegen totaal verlies van het schip door assurantie kan worden gedekt, ligt de grootste risico der onderneming in het separaat verlies daarvan.

Tonnen en zout behooren niet onder bovenstaand cijfer te worden gerangschikt, maar onder de loopende onkosten. De exploitatie van een stalen sloep, als door mij beschreven is, het meerdere door afmetingen en bun daarbij berekend + het benoodigde voor de loopende onkosten, vereischt een kapitaal van 28 à 30000 gulden.

De zooeven genoemde loopende onkosten gedurende 12 maanden laten zich gemakkelijk onder cijfers brengen.

Gages	*f*	4400,—
Diverse onkosten, waaronder assurantie	„	1950,—
Mandenwerk en ijs	„	270,—
Tonnen en zout	„	2400,—
Vischaas	„	1600,—
Sleeploonen	„	340,—
Slijtage, touwwerk en tuig	„	870,—
Kuipers- en arbeidsloon	„	400,—
Victualiën [1])	„	1900,—
Tagrijnswaren	„	190,—
Havengelden	„	280,—
Slijtage vischtuig	„	1900,—
Afschrijving op casco 5 % ad *f* 20000,—	„	1000,—
Rente 5 % van *f* 30000,—	„	1500,—
Samen	*f*	19000,—

Zoodat een sloep gedurende 12 maanden aan haring en visch een waarde van 19000 gulden moet aanbrengen om rente te kunnen afwerpen.

Bij een aanbrengst van haring van *f* 11000,— moet dus de beugvaart 8000 gulden opleveren.

[1]) Zie ter beoordeeling van dit bedrag de gespecificeerde lijst van victualien in het vorig hoofdstuk.

Digitized by Google

Dit zijn middelmatige cijfers, zeer wel te bereiken.

Bij ruimere besomming zal de post *gages* stijgen, daar deze in direkt verband daarmede staan. De overige onkosten zullen evenwel dooreengenomen weinig varieeren. De post *tonnen en zout* zal door verandering der marktwaarde stijgen of dalen, ook de kwantiteit van de gevangen haring zal daarop van invloed zijn. Zoo zullen ook de posten *vischaas* en *slijtage vischtuig* aan verandering onderhevig blijven, maar dooreengenomen behoeft in geen enkel opzicht bezwaar te bestaan tegen bovenvermelde cijfers, daar zij de gemiddelde zijn, door mij over ruim 20 jaren genomen.

De administratie naar bovenstaande cijfers te oordeelen is derhalve niet ingewikkeld en toch moet ik, refereerende naar mijne vorige bladzijden er op wijzen, dat het succes van weinige ondernemingen zoozeer op details berust, als dat der visscherij.

Komende tot de beantwoording der tweede vraag: „*Wat beteekent de Grootvisscherij voor den Nationalen Arbeid?*" verwijs ik weder naar de voortreffelijke verslagen van het College voor Zeevisscherijen en naar het eindcijfer mijner statistiek over 1892. Nemen wij de opbrengst van 10 jaren dooreen.

Jaartal.	Totaal aanbrengst tonnen haring met inbegrip van steurharing.	Gemiddelde prijs per ton.	Totaal opbrengst.
1883	308000	*f* 20—,	*f* 6160000
1884	429000	„ 12,50	„ 5362500
1885	278000	„ 11,50	„ 3197000
1886	478000	„ 11,—	„ 5258000
1887	460000	„ 10,50	„ 4830000
1888	398000	„ 13,50	„ 5373000
1889	515000	„ 11,—	„ 5665000
1890	528000	„ 13,—	„ 6864000
1891	378000	„ 16,—	„ 6048000
1892	604255	„ 8,--	„ 4834040

Digitized by Google

of gemiddeld per jaar . . . . . *f* 5360000,—
Rekenen wij op een opbrengst per jaar van
gezouten en versche visch van . . . „ 1000000,—
Dan bereikt het bedrag aan haring en visch
door de Grootvisscherij aangebracht een ————————
cijfer van . . . . . *f* 6360000,—

Niet zelden wordt de juistheid der cijfers van statistieken in twijfel getrokken. Mijne gegevens zijn evenwel met zorg samengesteld, en zullen dooreengenomen een zuiver eindcijfer geven. Op de volgende bladzijden vindt de lezer de opgaven der schepen elk met hun aanbrengst.

Statistiek der Haringvangst

over het jaar 1892.

De nummers voor de namen der schepen zijn die, welke ingevolge de wet op de boegen en zeilen moeten worden geplaatst.
S. = sloep, L =. logger, B. = bom en K. L. = kleine logger.
De berekening van kantjes is genomen als: 5 kantjes = 4 tonnen.
Bij de steurharing zijn de kantjes op 650 stuks berekend.

NAMEN der REEDERS en der SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
VLAARDINGEN.									
IJzermans & Co.									
L. 2. Vlaarding's Bloei .		252	294	322	280				1148
L. 3. Albatros		330	356	322	322				1330
A. Hoogendijk Jzn.									
S. 5. Noordster		308	350	350	Hebben ten behoeve der beugvisscherij de haringvaart een maand later aangevangen en ook een maand vroeger gestaakt.				1008
Doggermaatschappij, Dir. A. Hoogendijk Jzn.									
S. 146. Voorlooper . . .		434	448	196					1078
S. 147. Voorwaarts. . .		420	490	196					1106
De Maatschappij „de Noordzee".									
L. 8. Anna		196	308	308	280	318	154		1564
L. 9. de Plaats Roijaal .		245	308	334	314	252			1453
L. 10. Theodora		260	282	266	224	196			1228
L. 11. Bertha	5	196	308	294	300	252			1355
								Transporteeren . . .	11270

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		11270
L. 12. Petronella Johanna.		308	330	308	182				1128
L. 15. de Noordzee. . .	20	245	252	266	266	182			1231
L. 16. Vlaardingen . . .		210	314	294	290	245	306		1659
L. 120. Rendorp		294	350	336	350	336			1666
L. 121. van der Ven . .		336	392	336	330				1394
L. 153. Gevers Deijnoot.		336	364	390	383				1473
A. den Breems Jzn.									
L. 18. Hendrik.		330	294	315					939
L. 19. Willem Beukelszoon.		315	376	308	7				1006
L. 20. Wisselvalligheid I.	20	300	280	308	9				917
L. 21. Margo		392	420						812
L. 68. Johanna Gerardina.	15	266	322	308	330				1241
P. de Zeeuw Hzn.									
L. 124. Johanna Neeltje.		224	364	340	336	238			1502
L. 155. Concurrent . . .		364	350	322	238				1274
Nederlandsche Zee-visscherij.									
L. 23. Het Noorden . .	23	210	280	294	280	308			1395
L. 24. Lichtstraal . . .		294	294	294	290	310			1482
L. 25. Poolster.		253	336	308	350	308			1555
L. 26. Elisabeth Maria .	8	238	336	294	297	224			1397
L. 27. Vertrouwen . . .		266	362	372	336				1336
L. 102. Jacobus Henricus.	8	210	400	343	353				1314
L. 112. Morgenster. . .		350	364	342	196				1252
L. 89. Het Zuiden . . .		280	336	294	280	294			1484
S. 28. Nederland. . . .		336	358	322	280				1296
L. 154. Franciscus . . .		308	350	363	336	280			1637
G. Vriens.									
L. 141. Alpha		350	406	350	343				1449
L. 30. Secunda.		252	308	322	378				1260
L. 31. Trio		308	308	348	154				1118
L. 32. Amicitia		330	378	126	336				1170
L. 113. Stella Maris . .		301	315	330	308	350			1604
P. van Gelderen Junior.									
L. 51. Alida en Adriana.		336	350	350					1036
Joost Pot.									
L. 33. Johanna I. . . .		252	280	280	308				1120
L. 34. Johanna II . . .		182	276	282	287	308			1335
								Transporteeren . . .	51752

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		51752
L. 35. Dageraad I . . .		252	322	322	300	182			1378
L. 36. Dageraad II. . .		210	322	320	322	322			1496
L. 37. Nieuwe Maas I .		252	294	334	308	252			1440
L. 38. Nieuwe Maas II.		266	336	350	334	210			1496
L. 39. Slikkerveer I . .		252	322	294	210	252			1330
L. 40. Slikkerveer II . .	30	316	322	294	300	324			1586
L. 41. Gorinchem I. . .		238	280	322	308	308			1456
L. 42. Gorinchem II . .		194	336	322	210				1062
L. 43. Neptunus I . . .		217	338	350	343	336			1584
L. 44. Neptunus II. . .		364	378	322	390				1454
L. 45. Copernicus I . .		266	336	336	308	350			1596
L. 46. Copernicus II . .		210	300	343	334	342			1529
L. 47. Columbus I . . .		196	336	342	336	322			1532
L. 48. Columbus II. . .		266	350	350	336	294			1596
L. 49. Vlaardingen I . .		280	350	336	266				1232
L. 50. Vlaardingen II. .		350	336	330	364				1380
L. 99. Minerva I. . . .		238	378	378	294	308			1596
L. 100. Minerva II. . .		319	378	378	308	364			1747
L. 119. Meeuw I. . .		210	378	350	350				1288
L. 126. Meeuw II . . .	20	224	364	378	414				1400
L. 133. Nijverheid I . .		344	350	364	350	392			1800
L. 135. Nijverheid II . .		392	392	396	378				1558
L. 138. Zuid-Holland I .		396	434	364	364	392			1950
L. 139. Zuid-Holland II.		266	392	392	392	392			1834
L. 151. Nestor I. . . .		308	378	378	392				1456
L. 152. Nestor II . . .		224	420	406	420				1470
Hoogerwerff & Co.									
L. 54. Zeenimf.		308	315	322	294	294			1533
L. 55. Triton		182	350	336	346				1214
L. 56. Jacob van Heemskerk		168	322	322	317	245	210		1584
L. 57. de Lek	12	245	362	336	322	321			1598
L. 58. de Noord	14	196	308	322	273	322			1435
L. 59. de IJssel	7	266	315	330	140	308			1366
L. 60. de Maas	6	196	356	322	308	308			1496
L. 61. de Rijn	20	238	280	322	308	294			1462
L. 62. de Waal	8	210	336	322	196				1072
L. 63. Jan Cornelisz. Rijp.	2	126	301	326	224				979
L. 101. de Amstel . . .		280	315	315	126	126			1162
L. 105. de Vecht. . . .	20	314	308	322	308				1272
Schippers Muller.									
L. 107. Dina.		350	350	378	350	252			1680
						Transporteeren .	.		108851

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring. Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	Totaal Tonnen.
						Transport. . .			108851
L. 118. Adriana		370	350	364	375				1459
L. 137. Maria		420	446	420	252				1538
L. van Dam en Co.									
L. 123. Groen van Prinsterer.		287	322	340	252				1201
P. H. van Abshoven.									
L. 73. Flevo I.		280	308	322	322				1232
L. 131. Flevo II		336	350	350	196				1232
L. 132. Flevo III. . . .		322	336	392	350	140			1540
R. Ommering Azn.									
S. 4. Nijverheid		294	378	396	238				1306
L. 142. Arie en Frans .		322	392	406	350				1470
H. Steenman.									
L. 29. Wilhelmina Johanna.		252	280	308	140				980
J. H. Warneke ('s Hage).									
L. 115. Charlotte. . . .		376	420	350	336	196			1678
L. 74. Amsterdam I . .		210	322	328	328	308			1496
L. 90. Amsterdam II. .		238	332	320	294	224			1408
L. 65. de Kleine Marie .	50	242	280	280	306	266	224		1648
L. 144. Aurora		322	392	416	364	350			1844
L. 149. De Toekomst. .		210	378	378	406	378			1750
Maassluis.									
M. Dirkzwager Gzn.									
L. 15. Govert van Wijn.		232	239	239½	205½				916
L. 16. Quartet.	30	225	268	322	267	56	268		1436
L. 17. Inspecteur Caland.		213	239	267	254	184	253	35	1445
L. 18. Nieuwe Waterweg.		238	273½	268½	219	198	5		1202
L. 19. Kinderdijk. . . .	30	240	280	262	268	114	240	35	1469
K. L. 116. Number One.	19	212	210	268	253	72			1034
K. L. 119. Number Two.		196	265	267	267	98			1093
J. IJ. Sonneveld.									
L. 25. Proefneming. . .		227	254	259	169				909
L. 26. Afhankelijkheid .		226	266	270	213				975
L. 75. Voortzetting. . .		337	352	337	225				1251
L. 76. Resultaat	59½	170	334½	321	268	156			1309
						Transporteeren . . .			143672

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		143672
P. Sonneveld Hzn.									
L. 40. Getrouwheid. . .		212	282	322	282	128			1226
Maatschappij voor Zeevisscherij.									
L. 27. Rotterdam . . .		212	252	254	254	266	239	184	1661
L. 28. Amsterdam . . .		210	239	252	268	21	246		1236
L. 29. Johanna Theodora.		220	265	294½	254½	169	212	240	1655
L. 30. Arnoldine Marie .		254	251	281	254	169	267		1476
L. 31. Wilhelmina . . .		230	267	251	236	211	247	59	1501
L. 32. Clara.		240	246	253	253	236	239	72	1539
L. 33. Hollander. . . .		221	287	282	240	169	59		1258
L. 34. Louise		222	239½	239½	240	198	212		1351
L. 35. Scheveningen . .		94	184	182	211	168	167	29	1035
L. 36. Maassluis		225	252	266	253	253	198		1447
L. 37. 's Gravenhage . .		215½	246	259	239	253	128½	255	1596
L. 38. Nella.		200	304	254	268	183	197	141	1547
L. 39. Haarlem		212	281	281	251	239	261	192	1717
L. 81. Phoenix.		240	253	294	267	169			1223
L. 83. Jennie		226	281½	309	295½	281	283	463	2139
L. 86. David		244	253	282	321	142	226		1468
L. 87. Catharina		227	315½	339½	254	281			1417
L. 88. Johannes		266	308	339½	57½	309	78		1358
L. 95. Arnhem.		216	250½	252½	267	113	169		1268
L. 96. Leiden		171	257	253½	255½	232	253		1422
L. 97. Utrecht.		215	281	281	282	155	247		1461
L. 99. Burgemeester de Jongh.		282	283	309	141	352			1367
L. 102. Jacob		302	337½	302½	322	277			1541
Nico M. Dirkzwager.									
L. 48. Neeltje	5	224	323	323	323				1198
L. 49. Francina		171	294	233	113				811
L. 53. Willem		295	364	338	183				1180
L. 62. Gijsbertha. . . .	6	268	323½	325	324½				1247
L. 67. Frans.	7½	266½	336	335	317				1262
L. 80. Biervliet	16	196	298	296	350	183			1339
W. Uitdenbogaardt.									
L. 50. Maria Wilhelmina.	24½	241	252½	282	281				1081
L. 51. Johanna Christina.	5	282	334½	307	338½				1267
L. 52. Jan Willem . . .	20	43	364	323½	338½	236			1325
L. 69. Zevenbergen. . .		239	307½	310½	127				984
						Transporteeren . . .			190275

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring. Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	Totaal Tonnen.
						Transport. . .			190275
L. 105. G. H.		290	393	337	99				1119
L. 123. Rozenburg . . .	52	254	306	295	324	296			1527
L. 135. Senior		240½	351½	339					931
A. Poortman & Co.									
L. 23. Nijverheid. . . .		253	312	325	171				1061
L. 24. Zee- en Landbouw.		230	364½	338½	296	184			1413
L. 90. Friesland		230	323½	324½	310	268			1456
Johs. van der Spek.									
L. 20. Hoop op Zegen .		345	351	338	289	198			1521
L. 21. Zorg en Hoop. .		311	311	282	156				1060
S. 22. Dankbaarheid . .		280	310½	324½	127				1042
M. Wuister.									
L. 54. Maasvinding . . .	8½	257½	280½	281½	55				883
L. 55. Madagascar . . .		254½	268½	255	113				891
L. 56. Vooruit.		257	336	345½	155½				1094
C. Uitdenbogaardt.									
L. 4. Industrie.		212	295½	281½	281	198			1268
L. 5. Maria Adriana . .		226	281	322	198				1027
C. Uitdenbogaardt & Co.									
L. 10 Arbeid Adelt. . .		266	315	297	86				964
L. 72. Wisselvalligheid .		241	310½	340½	339				1231
H. Overman.									
L. 58. Thorbecke. . . .		245½	308	281½	274				1109
L. 114. De Drie Gezusters.		343	378	352	310				1383
G. Kalkman.									
L. 8. Margaretha Christina		145	308	324	170				947
W. Leverstein.									
L. 42. Eersteling. . . .		131	308	324	184				947
L. 44. Tertia		254½	253	269½	184				961
W. Janzen & Co.									
S. 45. De Goede Verwachting	15	336	390	379½	241½	197			1559
L. 46. Volharding . . .		270	294	308	322	226			1420
L. 47. Vertrouwen . . .	15½	225	298	336	267½	87			1229
						Transporteeren . . .			218318

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			218318
J. Leverstein & Co.									
L. 71. Jacoba Maria . .		186	336	339	321	225			1407
J. Uleman & Co.									
L. 79. De Hoop		296½	336½	308	141				1082
Johs. van der Spek Jr.									
L. 85. Irene		251	351	310	296				1208
Const. Roodenburg.									
S. 98. Frederika Francina.		297½	338	234½					870
C. van der Marel.									
L. 112. Geertruida . . .	4½	282	343½	324½	326½	339			1620
N. Haasnoot.									
K. L. 121. Arie	Is gedurende het seizoen geworden Katwijk N°. 62.								
Haasnoot & Poortman.									
L. 120. Koningin Wilhelmina	8	238	357½	315	321½	365			1605
W. van Buren.									
L. 134. Dolores		279½	281½	281	71	211			1124
L. 132. Lucy		168	273	267	29	225			962
Schiedam.									
Zeevisscherij „Schiedam".									
L. 3. Excelsior.	1	238	392	364	392				1387
K. L. 6. Harmonie II. .		238	252	252	266	258			1266
L. 8. Schiedam	7	336	392	378	364	154			1631
L. 9. Paulina		315	336	336	294	280			1561
Scheveningen.									
Jacob den Breems.									
L. 254. Energie		119	182	202	125	146			774
Jacs den Dulk Wzn.									
L. 223. Geertruida . . .		277	358	350	354	347			1686
L. 224. Dirk van Duijne.	47	182	311	336	304	238			1418
						Transporteeren . . .			237919

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			237919
G. den Dulk.									
L. 225. Jonge Gerard. .		266	320	336	172	291			1385
L. 226. Zes Gebroeders.		280	294	350	343	336	154		1757
L. 227. Verwisseling . .		282	322	336	306	286			1532
L. 228. Klasina		252	350	336	344	263	126		1671
L. 229. Navigatie . . .		273	336	356	324	261	308		1858
L. 230. Holland		294	352	336	330	306	140		1758
L. 231. Maria	20	322	350	330	305	336			1663
L. 255. Martina		280	378	280	336	266	280		1820
A. Hoogenraad.									
L. 232. Minister Modderman		224	322	336	298	294			1474
L. 233. Jacoba.		291	350	322	266	250			1479
A. P. Krul.									
L. 234. Adriana		308	336	344	344				1332
L. 235. Jacob Johannes.		294	278	335	202	262			1371
J. P. de Mos.									
L. 236. Catharina en Maria.		308	316	294	292	182			1392
L. 262. Noordzeevisscherij.		236	350	336	336	280	126		1664
P. de Mos Pzn.									
L. 261. Arendje		294	392	350	234	118			1388
A. de Niet.									
L. 237. Scheveningen IV.		252	308	350	208	277			1395
L. 238. Gerardina . . .		238	322	336	329	336			1561
L. 239. Catharina . . .		272	322	336	284	210			1424
L. 240. Scheveningen II.		305	292	322	196	224			1339
L. 241. Elisabeth. . . .		276	350	350	322	287	210		1795
L. 213. Adriaan		294	336	364	253				1247
M. de Niet Az.									
L. 242. Scheveningen . .		291	308	350	308	346	70		1673
L. 243. Jason		322	308	308	252	230			1420
L. 244. Verandering . .		224	346	363	182				1115
N. A. de Niet.									
L. 245. P. de Niet.		294	330	350	252	251			1477
						Transporteeren . . .			275909

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			275909
Mejuffr. de Wed. C. Pronk.									
L. 246. Verwachting . .		322	308	331	238	196			1395
C. & M. van der Toorn.									
L. 247. Eendracht . . .		322	342	308	292	244			1508
L. 248. Argo		238	294	308	220	251			1311
L. 253. Anna		352	376	364	284	124			1500
Mejuffr. de Wed. J. van der Toorn.									
L. 249. Emma.		287	322	308	291	174			1382
L. 250. L. R. Koolemans Beijnen		252	322	322	317	264	126		1603
W. Verheij.									
L. 251. Jonge Maarten .	33	294	336	280	266				1209
L. 252. Plona	51	294	343	350	301	224			1563
A. den Dulk.									
B. 6. De Unie.		189	184	205	206	80			864
B. 109. Johanna Sophia.		232	324	303	160				1019
B. 196. Koning Willem III.		244	222	193	230	119			1008
Jacob den Dulk Wz.									
B. 13. Drie Gezusters. .	24	272	326	216	296				1134
B. 14. Vriendschap en Oefening		288	288	209	304				1089
B. 16. Vrouw Geertruida.		268	272	248	174				962
B. 19. De Vier Gebroeders.		312	310	160	250				1032
Gerrit den Dulk.									
B. 53. Wouter.		306	302	322	264				1194
B. 7. De Jonge Gerard .		204	222	197	239				862
B. 8. Cornelis Jacobus .		292	294	341	270				1197
B. 9. Maarten		260	273	246	257				1036
B. 10. Martina.		232	230	241	150	210			1063
B. 15. Albatros		280	281	279	272				1112
B. 100. De Zeven Gebroeders.		198	241	245	233	178	106		1201
B. 218. De Drie Gezusters.		322	360	324	224				1230
C. & M. den Dulk.									
B. 17. Nooit Volmaakt .		254	208	240	244	84			1030
						Transporteeren . . .			304413

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		304413
B. 37. Paul Krüger . .		200	208	186	184				778
B. 126. De Goede Verwachting	5	255	246	265	224	217			1212
B. 77. Willem		294	330	262	240				1126
B. 217. Koophandel. . .		256	302	240	200				998
P. den Dulk.									
B. 21. de Vrouw Maria.		269	284	278	256				1087
B. 22. Neerlands Trouw.		240	240	255	258				993
Den Dulk & Pronk.									
B. 48. Eendracht I. . .		244	318	322	310				1194
B. 178. Eendracht II . .		307	336	276	177				1096
B. 179. Eendracht III. .		332	329	310	248	60			1279
T. van Duin.									
B. 5. de Jonge Teunis van Duin		328	251	275					854
B. 23. Leendert en Maarten.		289	229	233	223	64			1038
P. van Duijne Az.									
B. 26. Elisabeth Maria .		230	302	184	174				890
Gijsbert Dijkhuizen.									
B. 148. Theodoor Johan.		297	302	352	170				1121
B. 191. Leendert Arie .		212	266	213	149	72			912
B. 192. Schepen Pansier.		176	208	288	215	150	70		1107
B. 222. Voorwaarts. . .		288	312	272	181				1053
B. 120. Alida Wilhelmina.		225	238	266	265	159			1153
A. Groen Wz.									
B. 38. Maria Jacoba . .		245	258	200	224				927
W. Groen.									
B. 78. Johannes en Willem.		228	240	208	219				895
B. 107. Maria Petronella.		230	228	240	250	222			1170
B. 127. Pieter Willem .		253	272	280	269	116			1190
B. 135. de Drie Gebroeders.		232	249	216	208				905
B. 150. Navigator . . .		292	286	258	244	14			1094
B. 156. Jacoba.		220	240	229	202				891
B. 257. Concurrent. . .		326	326	248	218				1118
								Transporteeren . . .	330494

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			330494
P. H. Haring.									
B. 1. Welvaart en Vrede.		240	254	253	226	97			1070
B. 52. Jacob Cornelis .		274	286	286	290	102			1238
B. 189. de Vrouw Wilhelmina		280	290	289	222	119			1200
C. Hazenboom.									
B. 2. de Vrouw Jacoba.		360	325	299	232				1216
A. Hoogenraad.									
B. 54. Waterloo		234	255	235	269				993
B. 55. Argo.		271	288	233	200				992
B. 56. Heiligerlee . . .		310	318	245	191				1064
B. 57. Doggersbank . .		272	287	193	231				983
B. 58. Marnix van St. Aldegonde.		224	249	231	335				1039
B. 60. Willem Barendsz.		297	278	288	189	141			1193
B. 208. P. Varkevisser Fz.		244	272	152	160				828
Joh. Hoogenraad Dz.									
B. 61. De Vijf Gebroeders.		294	240	240	230				1004
B. 62. Dochter Leuntje.		225	216	165	174				780
Joh. Hoogenraad Jz.									
B. 20. Huibertje en Petronella		272	318	280	1	280			1151
B. 63. Vrouw Johanna Maria.		238	299	256	228				1021
Jan Hoogenraad Junior & Co.									
B. 266. J. Hoogenraad Dz.		163	246	240	203	191			1043
Mejuffr. de Wed. P. de Jager.									
B. 67. Twee Gezusters .		332	360	278	325				1295
Jacs. Jenezon.									
B. 33. Holland I. . . .		192	218	225	206				841
B. 34. Holland II . . .		253	280	154	282				969
B. 4. Holland III . . .		225½	198½	197	211				832
B. 210. Holland IV . .		272	282	296	259	269			1378
B. 176. Holland V . . .		212	248	211					671
						Transporteeren . . .			353295

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		353295
B. 268. Holland VI . .		310	318	240	291				1159
Albert Jol.									
B. 73. De Vrouw Johanna.		204	222	160	136				722
Gerrit Z. Jol.									
B. 74. De Jonge Emma.		185	194	237	191	160			967
B. 75. De Vrouw Maria.		208	216	216	202	122			964
D. Jol.									
B. 259. De Vrouw Clasina.		136	240	232	247	165	78		1098
A. de Jong.									
B. 25. Anton de Jong .		248	269	271	232	170			1190
B. 76. Neeltje de Jong .		238	276	272	238	244			1268
B. 3. Industrie.		254	272	254	280				1060
B. 28. Scheveningen . .		256	240	325	334	182			1337
B. 79. Johanna		316	304	278	215				1113
P. Knoester Pz.									
B. 88. de Jonge Guurtje.		160	229	230	211	227	70		1127
B. 209. de Vrouw Maria.		240	245	212	236				933
B. 151. Cornelis Albertus.		248	245	272	204	246	48		1263
B. 198. Pieter Knoester.		296	304	254	269				1123
Jasper Knoester.									
B. 81. Zes Gebroeders .		276	302	248	240				1066
B. 82. de Vier Gezusters.		302	304	328	292				1226
B. 160. Dirk en Johanna.		216	288	287	200	80			1071
D. Koek Lz.									
B. 85. Maria Elisabeth en Petronella		269	272	270	213				1024
B. 92. Vrouwe Petronella Jacoba		232	245	208	219				904
B. 221. Koningin Wilhelmina		296	280	290	216	168			1250
Albert Korving.									
B. 86. de Drie Gezusters.		234	258	250	204				946
B. 272. de Vrouw Johanna Maria.		240	242	176	157				815
B. 83. Maarten en Albert.		232	232	230	248				942
B. 256. Castor en Pollux.		299	296	248	236				1079
						Transporteeren . . .			378942

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			378942
Mejuffr. de Wed. Arie Korving.									
B. 89. Arie		163	288	264	210				925
B. 207. de Vier Gezusters.		262	264	257	226				1009
B. 90. Willem Cornelis .		136	220	208	184	194			942
W. C. Korving.									
B. 91. de Vrouw Geertruida Jacoba		240	240	232	259				971
B. 93. de Jonge Neeltje.		240	268	256	241	46			1051
B. 95. de Vrouw Ida .		214	233	184	194				825
B. 258. de Jonge Ida .		336	312	200	182				1030
W. Korving.									
B. 94. Dankbaarheid . .	30	208	200	231	136	160			965
A. G. Krul.									
B. 101. Noordzee. . . .		252	240	273	208				973
A. P. Krul.									
B. 103. Pieter		225	224	225	199				873
B. 104. Onbestendig . .		224	246	269	256				995
B. 105. de Vier Gezusters.		296	307	204	268				1075
B. 106. Dankbaarheid .		270	266	262	245	56			1099
B. 122. Koopmans Welvaren		278	262	259	214	64			1077
D. van Leeuwen.									
B. 110. Vrouw Johanna.		336	326	314	196				1172
B. 121. Eben Haëzer . .		287	305	283	214				1089
C. van Leeuwen.									
B. 40. Zuster Jacoba. .		208	251	264	201				924
Albert Mos.									
B. 111. Sailors Home .		270	258	273	260				1061
B. 112. Casparus en Jacoba		242	204	280	214				940
P. de Mos Pz.									
B. 39. Minister Keuchenius		318	320	317	264				1219
						Transporteeren . . .			399157

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			399157
B. 168. Pieter Jacobus de Mos		147	251	310	223	212	70		1213
B. 18. Jonge Wouter. .		176	202	200	192				770
B. 36. Margaretha Maria de Mos		204	200	218	192	200			1014
B. 108. de Vrouw Arendje.		176	206	221	184	192			979
B. 35. Johanna Maria de Mos		302	296	224	256				1078
B. 219. Minister Mackaij.		284	302	216	286				1088
J. & P. de Mos.									
B. 113. de Nijverheid. .		155	216	204	166	102			843
B. 114. Dorp Scheveningen.		240	264	248	242				994
B. 115. Zeevisscherij . .		183	207	240	168	168			966
B. 116. Zeemanshoop . .		329	357	341	272				1299
B. 214. Minikus en Daniël.		320	299	274	290				1183
B. 169. de Vischvangst.		272	256	280	255				1063
B. 171. Nijverheid II. .		288	292	204	98				882
A. de Mos.									
B. 118. Cornelia Carolina.		272	288	264	260				1084
B. 32. Wilhelmina . . .		270	296	310	264	104			1244
B. 30. Jonge Arie . . .		394	259	140					793
B. 200. Vrouw Adriana.		246	216	274	186	88			1010
B. 267. Pieternella Maria.		199	222	204	164				789
M. de Mos Pz.									
B. 263. de Vrouw Johanna.		234	236	232	185	47			934
N. A. de Niet.									
B. 98. Minerva.		352	360	297	136				1145
B. 99. Cornelia		286	302	248	184				1020
J. J. de Niet.									
B. 119. Energie		281	290	288	246	6			1111
B. 130. Tromp.		190	222	192	230	121			955
M. de Niet Az.									
B. 128. Nelis Abraham.		262	270	274	250				1056
B. 131. Hoop doet leven.		208	272	292	246				1018
B. 132. Elisabeth . . .		376	410	256	266				1308
B. 133. Gerrit de Niet Mz.		278	290	229	190	122			1109
B. 134. Avant Coureur.		236	240	232	218	111			1037
						Transporteeren . . .			428142

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport.	. .		428142
B. 161. Watergeus . . .		207	240	209	214				870
B. 12. Koningin Emma .		282	302	251	213				1048
B. 177. Neptunus . . .		251	242	178	205	68			944
B. 140. Burgemeester Patijn.		264	272	192	186				914
B. 29. Athene		318	332	261	224				1135
B. 31. Avontuur. . . .		206	204	177	178	56			821
B. 42. Johannes Jacobus.		206	220	210	281				917
B. 147. Nijverheid . . .	7	200	212						419
A. de Niet.									
B. 136. Pieter en Jacobus.		212	296	216	218				942
B. 137. Arie en Daniël .		200	204	76					480
B. 138. Eben Haëzer . .		269	256	276	208				1009
B. 139. Gerardus Martinus		235	240	257	242	92			1066
B. 141. Adrianus Jacobus.		286	306	224	262	58			1136
B. 142. Jacoba	20	192	240	299	200	56			1007
B. 194. Catharina en Elizabeth		216	280	254	140				890
B. 51. Gerardina. . . .		320	296	276	245				1137
B. 72. Nederland en Oranje		325	344	350	366				1385
B. 265. Haringvangst. .		210	246	210	168				834
G. M. de Niet.									
B. 65. Columbus. . . .		250	240	196	230				916
B. 66. Waterschout Vernée		245	294	317	284	279			1419
B. 80. Handel		302	303	298	205	247			1355
R. de Niet.									
B. 143. Adriana Elisabeth.		150	181	200	160				691
B. 144. Vrouw Jacoba .		261	272	192	178				903
B. 145. Johannes en Arie.		306	299	310	210				1125
Albert Pronk.									
B. 166. Volharding. . .		300	292	184	176				952
B. 211. Adelaar		192	200	216	253	141			1002
B. 149. Visscherswoning.		214	249	170	218				842
B. 193. Zeeloterij. . . .		256	286	270	176				988
B. 27. Noordster. . . .	15	208	231	224					678
B. Pronk.									
B. 152. Zeevogel. . . .		228	216	212	186				842
B. 153. Cornelia Carolina.	32	216	232	222	230				932
B. 154. Visscherij . . .		242	304	196	233				975
						Transporteeren . . .			458716

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			458716
B. 155. Jonge Albert . .		200	246	248	208	190			1092
B. 157. Adriana Jacoba.		304	320	281	267				1172
B. 165. Antonia Adriana.		320	302	276	248				1146
Jacob Pronk Nz.									
B. 158. de Vrouw Johanna.		220	230	250	234				934
A. C. Roeleveld.									
B. 190. de Vrouw Maria.		236	246	233	210				925
Cornelis Roeleveld.									
B. 260. Voortman . . .		245	357	366	180	294			1442
H. A. van de Rovaart.									
B. 69. Cornelis Jeroen .		220	230	232	214				896
B. 70. Catharina Paulina.		320	182						502
B. 59. de Vrouw Janna.		208	272	285	313				1078
B. 123. Laurus en Hendrik.		224	264	252	214				954
C. & M. van der Toorn Jz.									
B. 64. Cornelis.		318	304	261	136				1019
B. 146. Martina Johannes.		254	246	258	249				1007
B. 97. Petronella en Johanna.		267	238	224	242				971
B. 162. de Jonge Johannes.		209	214	264	195				882
B. 163. Clara		162	240	282	214	226			1124
A. van der Toorn Jz.									
B. 167. Dina Cornelia. .		280	290	278	279				1127
B. 164. Cornelis en Margaretha		160	250	250	259	236			1155
B. 71. Oranje von Wied.		177	261	256	220	252			1166
Arie van der Toorn.									
B. 170. de Vrouw Elisabeth		312	288	256	216				1072
C. van der Toorn Mz.									
B. 172. de Vriendschap .									
B. 173. Cornelis Johannes.		176	281	232	188	222			1099
B. 220. Koophandel en Zeevaart		306	300	192	168				966
						Transporteeren . . .			480445

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			480445
C. van der Toorn Cz.									
B. 174. de Jonge Johannes.		312	300	314	262				1188
B. 205. de Twee Gebroeders		270	280	228	256				1034
T. J. Tuijt.									
B. 175. Door 's Heeren Zegen.		216	230	160	51				657
B. 43. O Heer bewaakt ons.		240	230	209	226				905
M. J. Tuijt.									
B. 181. de Vrouw Aaltje.		173	244	216	220	218	61		1132
B. 41. de Vijf Gebroeders.		292	288	252	188				1020
B. 199. de Vijf Gezusters.		304	314	331	290				1239
T. Varkevisser Pz.									
B. 206. Adelborst . . .		196	312	313	267	252			1340
B. 182. de Vrouw Johanna Cornelia.		244	291	281	247	170			1233
B. 183. Willem Beukelszoon		208	312	295	314	184			1313
B. 68. Christopher . . .		148	230	219	206	193	24		1020
M. Varkevisser.									
B. 96. Nederland. . . .		221	184	140	252				797
D. Verbaan Jr.									
B. 184. Het Huis van Oranje		280	296	256	144				976
B. 185. Johanna Jacoba.		216	228	245	192				881
Wouter Verheij.									
B. 24. de Batavier . . .		218	317	245	190	128			1098
Gerard Vlak.									
B. 188. Immetje		302	318	301	240				1161
Jan Vlak.									
B. 180. de Onderneming.		288	286	288	253				1115
Fr. Vrolijk Junior.									
B 84. de Vrouw Huibertje.		197	204	205	240	198			1044
B. 125. Frank en Elisabeth.		322	312	250	258				1142
						Transporteeren . . .			500740

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring. Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	Totaal Tonnen.
						Transport. . .			500740
W. Welling.									
B. 203. Wellingthon . .		188	242	236	258	54			978
W. van der Zwan Hz.									
B. 195. Neêrlands Koning.		245	261	277	208				991
B. 186. Zeven Gebroeders.		348	322	201	164				1035
D. Zuurmond.									
B. 11. de Vrouw Klazina.		235	231	303	220	71			1060
B. 102. de Drie Gebroeders		281	330	280	306				1197
B. 264. Wisselvallig . .		239	232	247	202				920
W. Zuurmond.									
B. 124. de Vrouw Alida.		176	204	190	120				690
Arie van der Toorn Az.									
B. 269. Proefneming . .		184	192	192	169	188			925
Fr. Vrolijk Jr.									
B. 270. Wouter en Cornelis.		216	220	236	228				900
Jac. den Breems.									
S. 271. Marie		308	364	307	269				1248
Albert Pronk.									
B. 273. Bartholomeus. .		224	234	144	128				730
A. de Jong.									
B. 274. Zorg en Vlijt. .		302	313	208	236				1059
Katwijk aan Zee.									
D. C. Berckenkamp (te Mijdrecht).									
B. 22. Diederik Coenraad.		304	264	276	278				1122
B. 69. Jan Hendrik. .		242	270	258	84				854
H. van Bladeren.									
B. 85. de Vriendschap .		336	332	209					877
W. Dubbeldam.									
B. 31. de Jonge Niesje .		272	272	226	48				818
						Transporteeren . . .			516144

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			516144
B. 32. de Jonge Adriana.		260	270	120	177				827
A. Gohmann (te Düsseldorf).									
B. 78. Die Frau Maria.		256	260	276	178				970
L. van Duijn.									
B. 50. Nederlanden Oranje.		221	232	240	178				871
D. Haasnoot Nz.									
B. 18. de Vrouw Leuntje.		286	282	221	59				848
B. 19. de Gebroeders . .		269	270	217	209				965
N. Haasnoot.									
B. 54. de Vrouw Anna.		210	217	245	192				864
B. 36. de Visscher . . .		273	288	264	282				1107
B. 56. T. A. O. de Ridder.		238	248	240	243				969
B. 57. de Gezusters. . .		155	244	190	225	245			1059
B. 55. de Gebroeders . .		248	256	271	136				911
B. 58. Neêrlands Visscherij.		256	252	200	176				884
B. 35. Baron van Wassenaer van Catwijck .		329	320	288	301	36			1274
B. 60. Anna Catharina .	37	211	310	258	41				857
P. Haasnoot Nz.									
B. 30. de Vrouw Neeltje.		290	286	325	112				1013
B. 64. de Gebroeders . .		261	250	232	192				935
M. Haasnoot.									
B. 26. de Vrouw Louisa.		243	248	192	172				855
B. 27. de Vrouw Neeltje.		222	236	230	224				912
B. 28. de Vier Gebroeders.		197	220	217	86				720
B. 29. de Drie Gezusters.		258	252	270	218				998
B. 53. Nooit Gedacht. .		230	230	240	234				934
B. 67. de Vrouw Cornelia.		288	294	208	270				1060
Ph. Hoek.									
B. 24. Hoop en Verwachting		258	256	128	160				802
B. 25. Op Hoop van Zegen.		214	224	209	209				856
J. van Holst.									
B. 68. Op Hoop van Zegen.		244	258	187	220				909
								Transporteeren . . .	538544

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			538544
H. van der Marel.									
B. 14. de Vrouw Johanna.		243	256	234	100				833
B. 15. Landbouw en Zeevaart		280	274	264	158				976
B. 16. Anna Lydia. . .		268	340	144	122				874
F. E. Meerburg.									
L. 1. Willemina		321½	350½	329					1001
B. 2. de Jonge Dirk . .		283	292	240	232	107			1154
B. 3. Mr. Donker Curtius.		300	310	113					723
B. 4. Anna Wilhelmina .		222	233	228	144	28			855
B. 5. de Jonge Pieter .		268	284	200	87				839
B. 6. Eduard Sebastiaan.		218	228	220	216				882
B. 7. Hubertha Gerarda.		265	299	273	225	212			1274
B. 8. Petronella Fierman.		237	243	216	144				840
B. 9. Geertruida Johanna.		240	232	230	125				827
B. 10. Kunegonda . . .		240	288	200	80				808
B. 11. Alyda Petronella.		217	200	150					567
B. 12. Fierman Eduard .		252	235	252	196	194			1129
B. 13. Hermina Johanna Helena		240	252	253	214				959
B. 23. Adriana.		220	227	238	169				854
D. W. Oudehand.									
B. 48. de Hoop		268	288	262	292				1110
B. 49. Luctor et Emergo.		224	232						456
D. Ouwehand Az.									
B. 39. de Jonge Abraham.		216	224	231	186				857
B. 38. de Vrouw Johanna.		258	254	254	206	56			1028
L. Parlevliet.									
B. 44. Marinus Bastiaan.		321	328	346	287				1282
B. 45. de Zes Gebroeders.		308	304	296	275	141			1324
B. 46. Leendert Dirk . .		254	250	245	116				865
B. Parlevliet.									
B. 51. Dirk Bastiaan . .		294	272	290	254				1110
N. Parlevliet.									
B. 33. de Jonge Machiel.		248	272	280	272	148			1220
B. 37. de Vrouw Geertrui.		306	295	182	172				955
B. 17. de Jonge Leendert.		322	306	260	136				1024
						Transporteeren . . .			565170

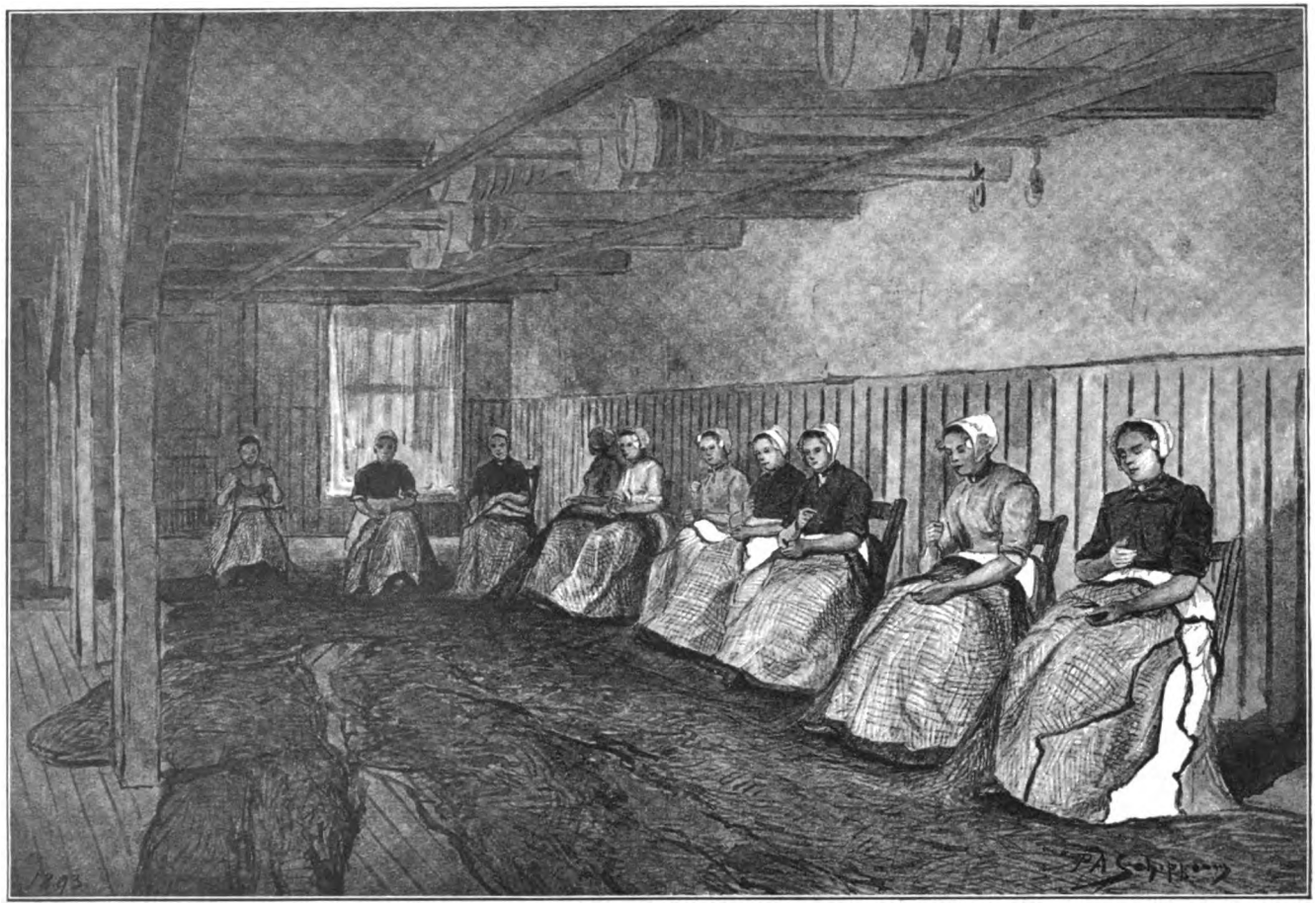
Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring. Jagerij.	1e Reis.	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	Totaal Tonnen.
						Transport. . .			565170
A. van Roon (te Noordwijk).									
B. 40. de Minister de Savornin Lohman. . . .		272	312						584
C. Schaddée van Doorn.									
B. 43. de Twee Gezusters.		216	205	188	88				697
B. 42. de Vrouw Neeltje.		246	255	232	116				849
J. Schoonenberg.									
B. 70. de Twee Gezusters.		234	254	240	183	60			971
W. Taat.									
B. 20. Katwijk I. . . .		308	308	190	213				1019
B. 21. Katwijk II . . .		260	252	267	209				988
Naamlooze Vennootschap Reederij „Katwijk aan Zee".									
B. 34. Katwijk aan Zee I.		288	291	157	118				854
B. 41. Katwijk aan Zee II.		254	268	252	192				966
B. 71. Katwijk aan Zee III.		286	288	265	228				1067
B. 74. Katwijk aan Zee IV.		296	298	208	80				882
B. 76. Katwijk aan Zee V.		288	288	310	202				1088
B. 79. Katwijk aan Zee VI.		249	246	240	228	196			1159
B. 84. Katwijk aan Zee VII.		244	246	245	120				855
B. 86. Katwijk aan Zee VIII.		260	332	264	254				1110
B. 87. Katwijk aan Zee IX.		332	338	304	208				1182
N. Haasnoot.									
L. 62. Arie		251	280	301½	256	254½			1343
Noordwijk aan Zee.									
E. Smit.									
L. 136. Noordwijk . . .		280	336	363	210	126			1315
B. 1. Vrouw Catharina .		294	292	176	80				842
B. 2. Johanna en Engelbert		180	185	186	120				671
B. 20. Jonge Dirk . . .		204	212	216	168	214			1014
B. 3. Koningin Wilhelmina		224	344	354	304				1226
						Transporteeren . . .			585852

Digitized by Google

NAMEN DER REEDERS EN DER SCHEPEN.	Aantal tonnen Haring.								Totaal Tonnen.
	Jagerij.	1e Reis	2e Reis.	3e Reis.	4e Reis.	5e Reis.	6e Reis.	7e en 8e Reis.	
						Transport. . .			585852
L. van der Deijl.									
B. 15. Twee Gebroeders.		205	224	190	215	65			899
B. 25. Vijf Gezusters . .		216	216	216	212	152			1012
P. van Duijn.									
B. 27. Cornelis en Jacob.		260	240	228	238	200			1166
B. 28. Vrouw Neeltje. .		326	340	300	215				1181
B. 7. Drie Gezusters . .		208	212	212	186	210			1028
B. 24. Helena Johanna .		208	192	215	200				815
B. 8. de Hoop.	Is gedurende dit seizoen niet in de vaart geweest.								
B. 29. de Jonge Pieter .		345	350	200	270				1165
B. 26. de Jonge Catharina.		250	230	255	260				995
A. van Roon.									
B. 18. Vrouw Adriana .		200	232						432
B. 14. Eben Haëzer van Noordwijk.		288	284	240	110				922
W. H. van Konijnenburg.									
B. 19. Johanna Adriana.		200	212	192	122	43			769
B. 22. Johanna Antoinetta.		224	224	228	164				840
Amsterdam.									
Haring- en Beugvisscherij „de Eersteling".									
L. 11. Stad Amsterdam I.	44	112	280	280	280	224			1220
L. 12. Stad Amsterdam II.	24	168	280	312	280				1064
L. 13. Stad Amsterdam III.	½	252	328	322	210				1112
L. 18. Semaphore III. .	7	182	336	336	392				1253
L. 19. Semaphore IV. .	4	224	350	356	336				1270
E. J. Bok & Zonen.									
L. 25. Noordzeekanaal .		294	308	336	322				1260
								Totaal . . .	604255

Digitized by Google



Een boetzolder met boetsters de netten repareerende.

Digitized by Google

Digitized by Google

RECAPITULATIE

van de Vloot en de gevangen haring

over 1892.

	Loggers	Sloepen	Bomschuiten	Totaal aanbrengst	Gemiddeld per logger, sloep of bomschuit
Vlaardingen	89	5	—	130633	1389
Maassluis	74	3	—	97563	1267
Schiedam	4	—	—	5845	1461
Scheveningen	36	1	—	54587	1475
id.	—	—	219	223845	1022
Katwijk aan Zee	2	—	—	2344	1172
id.	—	-	70	65967	942
Noordwijk aan Zee	1	—	—	1315	1315
id.	--	--	17	14977	881
Amsterdam	6	—	—	7179	1196
	212	9	306	604255	

Hieronder volgt nog een staat van de totaalvangsten der haringvisscherij op de Noordzee van af 1823 tot 1892.

Graphische voorstellingen daarvan vindt de lezer op de *plaat XLVIII.*

STAAT van de totaalvangsten der Groote haringvisscherij, uitgedrukt in gepakte tonnen, van 1823—1892.

JAREN.	TONNEN.	JAREN.	TONNEN.	JAREN.	TONNEN
1823	31614	1836	51661	1849	48418
1824	35768	1837	65858	1850	50236
1825	40954	1838	56720	1851	55896
1826	48591	1839	45197	1852	45475
1827	52600	1840	47143	1853	68027
1828	49712	1841	50522	1854	55380
1829	36772	1842	55254	1855	61830
1830	66208	1843	24862	1856	91868
1831	32464	1844	50942	1857	67985
1832	36711	1845	31424	1858	55902
1833	42413	1846	32130	1859	67344
1834	44754	1847	49160	1860	61202
1835	36917	1848	55262	1861	61068

Digitized by Google

Jaren.	Tonnen.	Jaren.	Tonnen.	Jaren.	Tonnen.
1862	100492	1873	203535	1884	436910
1863	94586	1874	157146	1885	387667
1864	78678	1875	133138	1886	489802
1865	118073	1876	167706	1887	475167
1866	100564	1877	208324	1888	405442
1867	102672	1878	166488	1889	522273
1868	157141	1879	243416	1890	544613
1869	78128	1880	336010	1891	382758
1870	173906	1881	293057	1892	604255
1871	241079	1882	338194		
1872	145775	1883	208686		

De tijdens die jaren aangebrachte steurharing is evenals bij de graphische voorstellingen herleid tot gepakte tonnen van 650 stuks.

De bouwstoffen voor mijn statistiek over 1892 werden zoo accuraat mogelijk verzameld.

Ik deed de cijfers opnemen gespecificeerd over een jaar om aan te toonen, hoe het eindcijfer werd verkregen.

De lezer zal derhalve aan deze statistiek waarde willen toekennen. Elke statistiek op deze wijze samen te stellen, zou te tijdroovend en te kostbaar zijn. De opgaven van verschillende personen werden aan elkander getoetst en dag voor dag bijgehouden. Bij verschil van opvatting werd onmiddellijk een onderzoek ingesteld en elk eindcijfer nog eens gecontroleerd.

Waar dus de juistheid der verschillende gegevens zooveel mogelijk vaststaat, heb ik nog alleen te onderzoeken in hoeverre het resultaat der Grootvisscherij geacht kan worden een gunstigen invloed te hebben op den nationalen arbeid en of zij medewerkt tot vermeerdering van onze welvaart en volksrijkdom. Behalve de directe voordeelen, die zij in den vorm van winsten en loonen aan onze reeders, visschers, scheepsbouwmeesters, kuipers, enz. oplevert, verschaft zij een uitmuntend export-artikel, dat geen

Digitized by Google

geringen invloed uitoefent op den stand onzer handelsbalans en dat daardoor als vanzelve het buitenland noodzaakt zijn artikelen ons tot lageren prijs aan te bieden. Zoowel de export der visch als de import van andere goederen, die zij uitlokt, komen onzen stoomvaartlijnen, onzen expediteurs en assuradeuren ten goede en dragen tot hun winsten bij.

De visscherij heeft met bijna alle takken van de verzamelingsnijverheid gemeen, dat de natuur haar producten om niet oplevert en dat de prijs, die door den consument betaald wordt, met uitzondering van een klein deel voor rente en premie van risico van het bij de visscherij gebezigde kapitaal aan het loonfonds ten goede komt. Daar bijna alle werkzaamheden in ons land verricht worden, neemt zij een belangrijke plaats in bij de vorming van ons nationaal inkomen.

Een gunstige omstandigheid mag het wijders genoemd worden, dat tegenover de uitbetaling der arbeidsloonen bij de Grootvisscherij geen drukkende of vernederende arbeid daarvoor behoeft te worden geëischt. De zeeman zelve toch, vrij als een vogel in de lucht, heeft bij flinke voeding een aangenamen werkkring. De kuiper werkt in ruime lokalen of kuipt in Gods vrije natuur onder het aanheffen van een lied de hoepen om de tonnen.

De zeilmakers, scheepstimmerlieden en sjouwerlieden aan het visschersbedrijf verbonden, kunnen zich evenmin met recht beklagen en geen dezer lieden zou willen ruilen met hen, die op stoombooten of fabrieken, in kolen- of ijzermijnen hun leven slijten.

De arbeid, die bij de visscherij te verrichten valt, is een opwekkende en een zegen voor hen, die met ijver en toewijding hun plichten vervullen.

Hen zal het goed gaan, want hoewel bij de Grootvis-

Digitized by Google

scherij vele omstandigheden buiten het bereik liggen van reeders en schepelingen, toch is het een waarheid, dat zij, die zich in een geregelde flinke vangst verheugen ook niet zelden in kunde en vlijt hun broeders overtreffen.

Is dit een niet te ontkennen feit bij de haringvisscherij, de wintervaart staat of valt, naast een doelmatige exploitatie, met de kunde van den schipper en den ijver der schepelingen.

Tot slot herhaal ik het: met een weinig goeden wil kan ter wintervaart een derde meer worden verricht, dan thans geschiedt op de meeste onzer vaartuigen. Ook ter haringvaart kan nog veel tijd worden benut. Geen flink zeeman zal dit trachten te ontkennen. Het is dan evenwel noodig doelmatige vaartuigen te verschaffen en de reederij behoort er geen grief van te maken als van tijd tot tijd enkele netten of beuglijnen verloren gaan. Ook een flinke kwantiteit vischaas behoort steeds aanwezig te zijn. Is van de zijde der reederij aan deze voorwaarden voldaan, dan behooren ook de visschers den ouden sleur los te laten en te vergeten wat grootvader en overgrootvader deden. Onze visschers de handen wat meer uit de mouwen en onze reeders den geldbuidel wat minder gesloten, zietdaar den weg om den pessimisten te bewijzen, dat de oude goudmijn nog niet is uitgeput, zietdaar den weg om te vermijden, dat men zich door nietsdoen in tal van nietswaardige beschouwingen gaat verdiepen.

Welwillendheid van de zijde der schepelingen zal niet uitblijven als zij meer en meer ondervinden, dat ook de reederijen belang in hen stellen. Een flink optreden moge noodzakelijk zijn, toch zal geen hecht en sterk gebouw kunnen worden opgetrokken als niet de liefde tot den naaste als specie bij het metselwerk is gebezigd.

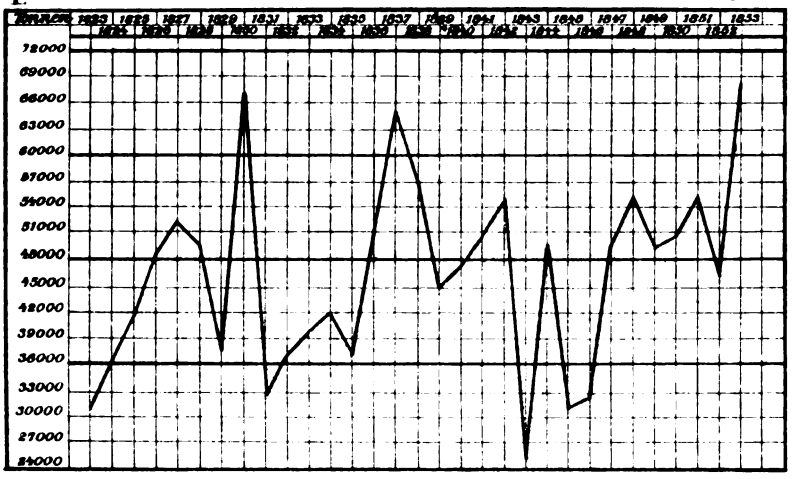
Wij kennen de schoone regelen van Hamerling:

Digitized by Google

GRAPHISCHE VOORSTELLING

van de totaal-vangsten der groote haringvisscherij, in gepakte tonnen, van 1823—1853.

I. XLVIII.

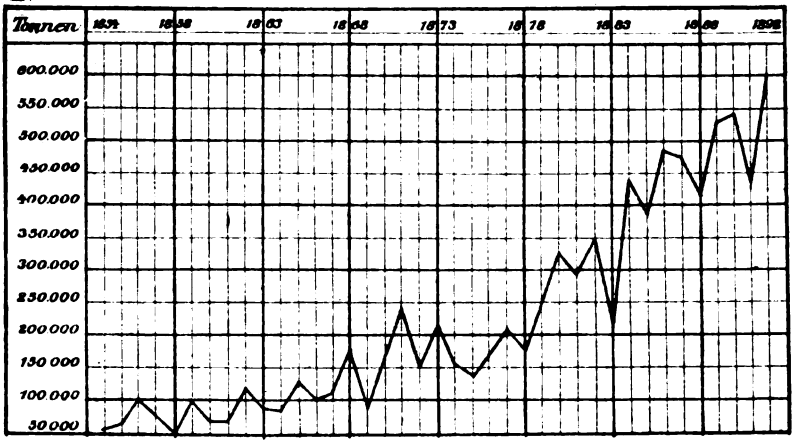


De tijdens die jaren aangebrachte steurharing is hier herleid tot gepakte tonnen van 650 stuks.

GRAPHISCHE VOORSTELLING

van de totaal-vangsten der groote haringvisscherij, uitgedrukt in gepakte tonnen, van 1854—1892.

II.



De tijdens die jaren aangebrachte steurharing is hier herleid tot gepakte tonnen van 650 stuks.

Digitized by Google

Digitized by Google

„Geist und Sinn hat ew'ge Unrast;
Nur im Herzen keimt der Friede,
Keimt die Freude, lebt die Liebe,
Lebt der heil'ge Daseinswille."

Vooruit is de weg! „Niet kunnen" staat niet in ons wapen. „Mannen! het zal waarachtig wel gaan!" was de spreuk van onzen Tromp in oogenblikken van gevaar. Gaan ook wij moedig voort en vergeten wij niet, dat de ware tevredenheid en voorspoed alleen kunnen worden verworven door volhardenden arbeid.

Geen schooner woorden tot slot van mijn werk, zou ik dan ook weten te vinden dan de bekende regelen van de Génestet:

Durf te leven! Kwel u niet
Met te veel gedachten.
Werk uw werk en zing uw lied
Onder blij verwachten!
Vroom en vroolijk, frisch en vroeg
Met de zonne wakker,
Steeds uw handen aan den ploeg
Op den grooten akker!

Blik in 't rond, doch wijd uw vlijt
Niet aan 't speculeeren.
Vriendje, hebt ge zooveel tijd
Tot filosofeeren?
Mooi! Zoo komt ge juist van pas
Voor een tal van zaken;
Menig stal van Augias
Is nog schoon te maken!

Denken doodt en doen verlicht.
Op! de mensch moet handlen.
Niet staag met bedrukt gezicht
Als in droomen wandlen!
Kracht, gezondheid, raad en baat
Voor uw zielenooden,
Is in d' arbeid, in de daad
U van God geboden!

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED
LOAN DEPT.
This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.
24 SEP '62 RECD
REC'D LD
SEP 11 1962
JUN 23 1970 6
AUG 7 1979
APR 12 1986
RECEIVED
JUL 24 1986
CIRCULATION DEPT.
General Library
University of California
Berkeley
LD 21A-50m-3,'62
(C7097s10)476B

Digitized by Google

YD 04296

GENERAL LIBRARY - U.C. BERKELEY

B000911607



Digitized by Google


Digitized by Google