

Zelandiæ Descriptio

*Een merkwaardige tekening van het eiland Walcheren
en de visserij op de Noordzee in de 16^e eeuw*

Lezing gehouden op 16 april 1957

door J. VAN BEYLEN,

Assistent-dienstleider van het Nationaal Scheepvaartmuseum

Lid der Marine Academie

NAAR aanleiding van de tentoonstelling « Antwerpen's Gouden Eeuw », welke in de loop van 1955 plaats greep in de Stedelijke Feestzaal te Antwerpen, werd in de sectie « Cartografie en Geografie » van deze expositie, een weinig bekende tekening ⁽¹⁾ uit de 16^e eeuw tentoongesteld. Zij berustte in de verzameling van het Museum Plantin-Moretus, maar werd sindsdien in bruikleen afgestaan aan het Nationaal Scheepvaartmuseum.

In de catalogus van het Museum Plantin-Moretus ⁽²⁾ leest men dat deze tekening is vervaardigd door Antoon Van den Wijngaerde. Uit het stuk blijkt dit auteurschap echter niet dadelijk en geen signatuur bevestigt deze bewering.

(1) G. C. E. CRONE, *Onze Schepen in de Gouden Eeuw*, Amsterdam, 1943, blz. 9 en 17 vermeldt ze vluchtig maar geeft blijk niet nader met de tekening bekend te zijn.

M. VAN EMPT en M. PIETERS, *Zeeland door de Eeuwen heen*, Middelburg, z.j. blz. 17 geeft enkele bijzonderheden en afbeelding tussen blz. 8 en 9 (detail).

M. P. DE BRUIN, *De kust van Walcheren*, Middelburg, 1956, blz. 17 bijzonderheden met afbeelding (detail).

(2) FRANK VAN DEN WIJNGAERD, *De oude tekeningen van het Museum Plantin-Moretus*. Onuitgegeven handschrift.

Een tekst op de achterkant is zelfs in tegenspraak met deze toeschrijving. Inderdaad leest men op de rug — waar ook de titel van de tekening in gotisch schrift vermeld staat — het volgende, met de pen in een modern schrift geschreven : « Panorama de la Zélande fait par Hier. Cock. Légué par l'abbé Mofflin à Plantin. X130 ». Daarnaast staat in potlood en door een andere hand geschreven : « 8 feb. 1578 » (3).

Over het leven van Van den Wijngaerde is slechts weinig bekend (4). Hij werd geboren te Antwerpen en was schilder en graveur van kaarten. Sinds 1510 was hij ingeschreven in de Liggere van de St-Lucasgilde. Ook in 1517 en 1523 komt zijn naam er in voor. In 1557 wordt hem een privilege verleend tot het drukken van zekere kaarten. In 1561 wijkt hij uit naar Spanje waar hij in dienst was als schilder van de koning.

Denucé schrijft : « Op kaartkundig gebied, verdient hij vermeld te worden om verschillende afbeeldingen van de Zeeuwsche eilanden, met hun steden en havens, kaarten die in 1582 in een zaal van het Prado te zien waren en toebehoorden aan Filips II ». Een nadere beschrijving van deze afbeeldingen wordt niet gegeven (5). Waren dit misschien uitgewerkte schilderijen waarvan onze tekening één der voorstudies is ?

Verder wordt door dezelfde auteur gezegd, dat in de K. en K. Bibliotheek te Wenen een verzameling tekeningen berust met afbeeldingen van Spaanse steden, die door Van den Wijngaerde uitgevoerd werden, met de pen getekend, of licht met waterverf gekleurd. Deze techniek is dezelfde als degene die in onze tekening gebruikt is.

Een vergelijkende studie met andere — gesigneerde — tekeningen van deze tekenaar wettigt de toeschrijving van het panorama van Walcheren aan Van den Wijngaerde volkomen (6).

(3) Abbé Mofflin was een vriend van Plantin, die vaak met hem briefwisseling voerde. In de briefwisseling van Plantin komt echter niets voor over deze tekening. Zie hiervoor : M. ROOSES, J. DENUCE, M. VAN DURME, *La correspondance de Christophe Plantin*. Antwerpen, 1883-1950.

(4) JAN DENUCE, *Oud-Nederlandsche kaartmakers in betrekking met Plantin*. Antwerpen, 1922, I, blz. 28.

Algemeines Lexicon der Bildenden Künstler, begrundet von U. THIEME und F. BECKER, Leipzig, 1947, Bd. 36, blz. 332.
A. VON WURZBACH, *Niederländisches Künstler Lexicon*, 1911, II.

(5) De auteur verwijst voor deze mededeling naar A. PINCHART, *Archives des arts*. Pinchart verwijst op zijn beurt naar CAEN BERMUDEZ, *Diccionario de las bellas artes*. Caen Bermudez verwijst naar ARGOTE DE MOLINA, *Libro de la Monteria del Rey D. Alonso el XI*, Sevilla, 1582. In deze teksten is er sprake van *plusieurs tableaux*. J. Denucé geeft een beschrijvende bijlage van onze tekening in : *De loop van de Schelde van de zee tot Rupelmonde in de XVe eeuw*. Antwerpen, 1925.

I. — DE TEKENING

In haar geheel vormt de voorstelling van Walcheren een lange strook van 23 aaneengekleefde bladen papier. De totale lengte bedraagt 10.258 mm, de hoogte 430 mm.

De tekening werd klaarlijklijk in verschillende étappes, althans volgens verschillende procédé's vervaardigd, doch ontegensprekelijk door dezelfde hand. Blad 1 is als zuivere pentekening uitgevoerd, enigszins schetsmatig, terwijl de laatste 10 bladen — eveneens zuiver lineair — steviger getekend zijn. Terloops weze vermeld, dat deze laatste 10 bladen een andere soort papier zijn en met een ander watermerk werden geschept. Een tweede procédé werd toegepast op de bladen 2 tot en met 7. De zuivere pentekening, in zwierige stijl, werd met blauwe waterverf geaccentueerd overal waar waterlopen voorgesteld worden. De overige 6 bladen — blad 8 tot en met 13 — werden voor een deel met de pen getekend, doch over het algemeen met waterverf geschilderd.

De auteur geeft een panoramisch beeld van Walcheren en de omringende wateren. Hij heeft het eiland getekend van uit een centraal, zich in de hoogte bevindend fictief punt. De gesloten kustlijn heeft hij in één rechte strook uitgelegd. Hierdoor werd natuurlijk de oriëntatie volkomen uit haar verband gerukt. Om dit euvel te ondervangen werden hier en daar windrozen getekend die het mogelijk maken de betreffende plaats tot haar ware oriëntatie terug te brengen. Een afstandsschaal is eveneens voorzien, terwijl een aantal teksten aan de bovenrand van het blad — in het Nederlands en in het Latijn — de onderlinge afstanden aangeven, uitgedrukt in roeden.

Hieruit mag het besluit getrokken worden, dat deze tekening min of meer bedoeld werd als topografisch plan, zonder daarom een geografische plattegrond te zijn. Toch is het opmerkelijk hoe duidelijk topografische bijzonderheden voorgesteld werden. Men dient echter aan te stippen, dat eventuele metingen, alleen in de lengterichting van de voorstelling mogelijk zouden zijn, vermits men in de breedterichting af te rekenen heeft met de perspectief.

(6) Van den Wijngaerde tekende ook nog stadsgezichten o.m. van Rome, Genua, Londen, Brussel, Brugge, Amsterdam, Dordrecht, Utrecht. Zie hiervoor o.m.: B. VAN 'T HOFF, *Het stadsgezicht van Dordrecht*, z. p., 1957, en L. PIRENNE, *De oudste panorama's op 's-Hertogenbosch, het panorama van Antoon Van den Wijngaerde*, in: *Brabantia*, 4de jrg. (1955), blz. 324-332.

De auteur heeft een aanvang gemaakt met de weergave van het eiland bij Domburg. Hij gaat verder in oostelijke richting — mét zon — om te eindigen voorbij Westkapelle. Verder wordt de tekening aangevuld met een grote zeepartij, met voorstelling van een aantal vissersschepen in bedrijf. Op alle waterwegen varen koopvaardij- en vissersschepen. Aan de horizon werden de kusten van de omliggende streken en eilanden geschetst. Ook de kusten van Engeland (*Anglia pars*) en de Shetland eilanden (*Hitlandia pars*) komen er op voor, benevens één van de Färoëeilanden (*Pharitia pars*).

Reeds op het eerste gezicht geeft deze tekening een betrouwbare indruk. De afbeelding van de details te land en te water zijn direct en klaar getekend en geven blijk van bekwaamheid en eerlijke waarneming. Men kan echter gevoeglijk aannemen dat, gezien de schetsmatige uitvoering, b.v. de weergave van de steden op een fotografisch juiste wijze zou gebeurd zijn. Een vergelijking met een eigentijdse plattegrond zal allicht onnauwkeurigheden aan het licht brengen.

De tekening werd in de catalogus van het Museum Plantin-Moretus als 16^e eeuws gedateerd, zonder verdere nauwkeurigheid (7). Inderdaad is op de tekening geen enkele datum vermeld. Aan de hand van vergelijkende beschrijvingen bleek het echter mogelijk het werk vrij nauwkeurig te dateren en wordt het aanwenden van de verschillende procédés verklaard. Tevens gaf dit onderzoek ons de gelegenheid de iconografische en documentaire waarde van het stuk te toetsen (8).

II. — DE STEDEN VAN WALCHEREN. DATERING

De meest markante plaatsen op het werk van Van den Wijngaerde zijn de grote agglomeraties : Vere, Arnemuiden, Middelburg, Vlissingen.

Als eerste en als meest schilderachtige geeft de auteur een panoramisch gezicht op de stad Vere (afb. 1).

Hoe weinig deze stad in de loop van 400 jaar veranderd is, blijkt uit het feit, dat men er nu nog het huidige Vere in herkent. De beschrijving van Smallegange en zijn voorgangers klopt dan ook volkomen met de tekening van Van den Wijngaerde.

(7) G. C. E. CRONE, *op. cit.* dateert de tekening omstreeks 1555.

(8) In SMALLEGANGE, *Kronijk van Zeeland*, Middelburg 1696, komen beschrijvingen voor van een aantal plaatsen die op tekening afgebeeld zijn. Deze kronijk is een aanvulling op de kronijken van JOHAN REYGERSBERG, *Dey Cronycke van Zeelandt*, Antwerpen, 1551, en JACOBUS EYNDIUS VAN BOXHORN (1634), waaruit Smallegange vele passages aanhaalt.

« Aengaende dan de gestalte van de stad [Vere] in hare vesten en mueren, aen de waterzijde staet een schoone gaelderye, beginnende aen de Zuid-zijde van de Stad, en strekkende Noordoostwaarts op na Zee, alwaer 't einde van de voorschreven gaelderye gesticht is een schoonen grooten tooren... den Montfoortschen tooren... Deze tooren werd nu gebruikt tot een gevangen tooren. » (S. blz. 583).

Verder schrijft Smallegange :

« Van het begin van de voorverhaelde gaelderye Stadwaerts, is gebout een kloucke suffisante muur, met een borstweringe strekkende Zuid-waerts op totter Arnemuidschen dijk, aldaer de selve Westwaerts is keerende, waer inne den uitgank van de Arnemuidsche poorte is gemaekt; voorder met een aerde wal en borstweere tot in den hoek of aen 't einde van de gordijne strekkende na de Sandijcxse poorte; met welke voorverhaelde muuragie en aerde wal wordt besloten het Mauritius bolwerk, staende aan 't Zuid-einde van de Stad... » (S. blz. 583).

Er is verder nog sprake van de Kampveerse toren, nu een gekende gelegenheid te Vere, waarvan de huidige bestemming blijkbaar niet nieuw is :

« En 't einden van de voornoemde gaelderye, zijnde aen 't einde van de Zuidzijde van de haven, staet een schoonen grooten tooren, genaemt den Campveerschen tooren, Zeewaerts rond, en Landwaerts platvormig, verciert met vijf Piramyden daer op staende; beneffens en annex den selven tooren zijn alnoch bysondere wooningen, kameren, en vertrekken, om luiden van qualiteit, of andere passanten te logeren en tracteren. » (S. blz. 584).

De beschrijving van de stad gaat verder als volgt :

« Westwaerts op keerende van den selven Campveerschen tooren sietmen een galderye, de welke is strekkende tot aen het Kraenhoofd, alwaer jegenwoordig staet een schoone groote en toegesloten Krane... » (S. blz. 584).

« Westwaerts aen lanks de waterkant; tot aen den Polderschen dijk, is de muuragie, die met den selven tooren (bedoeld wordt de Kruidtoren) bij de voorgaende Heeren van der Vere is gebouwt, naderhand van den voornoemden Polderschen dijk gevordert en gebracht tot aen de Noord-zijde van de oude watermolen poorte... » (S. blz. 585).

Alle voornoemde bijzonderheden als de « kloucke en suffisante muur », de Arnemuidense dijk, de Sandijkse poort met de weg naar het dorp Sandijk en de heerlijkheid Sandenburg, zijn duidelijk waarneembaar. Ook in de details blijkt de betrouwbaarheid, want de kraan en

de oude watermolen zijn afgebeeld op de juiste plaats, benevens nog talrijke andere bijzonderheden waarop hier niet ingegaan werd.

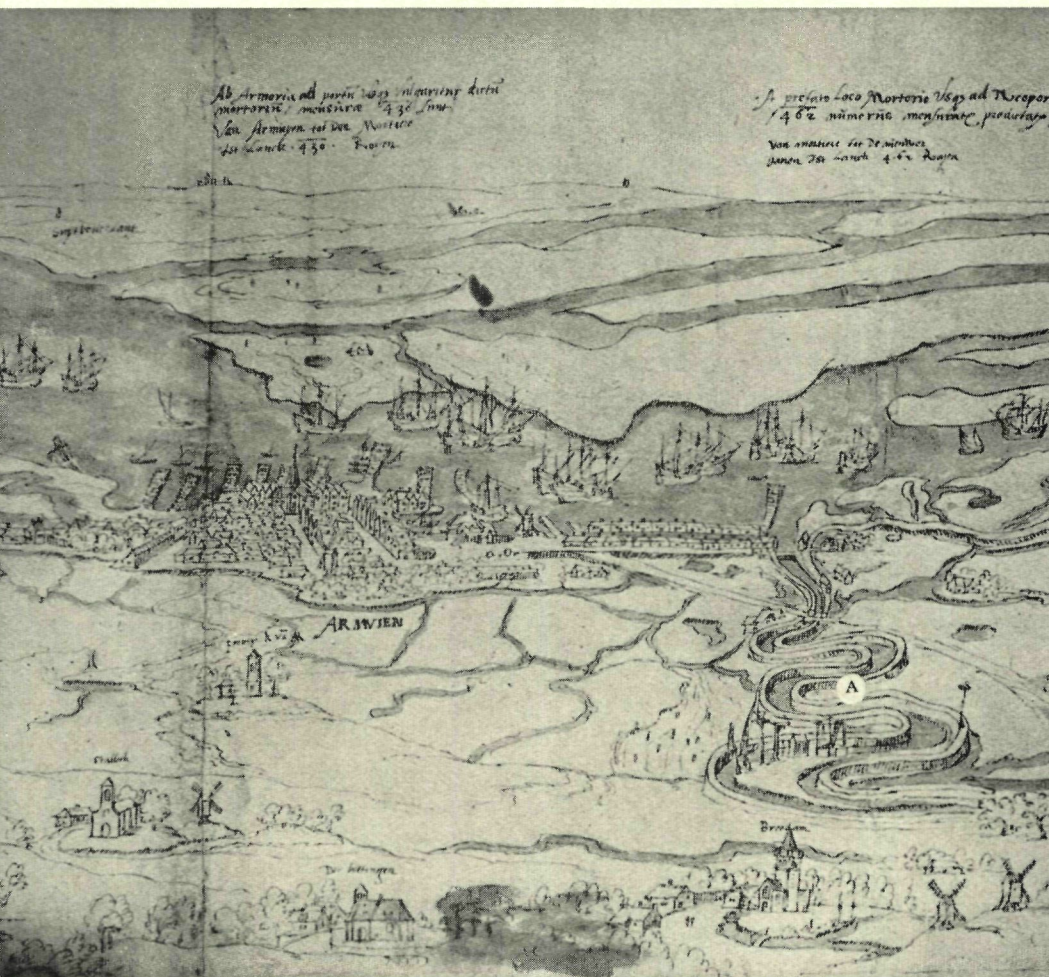
Arnemuiden (afb. 2), de volgende grote plaats die op het plan voorkomt, is tegenwoordig slechts een klein dorp, dat niet meer aan water paalt, ingedijkt als het is door het aanleggen van de verbinding tussen Walcheren en Zuid-Beveland en door het afdammen van het Sloe. Het kleine dorp is nog slechts gekend omdat het zijn naam gegeven heeft aan een speciaal type platboomd vissersvaartuig : de Arnemuiders hoogaars, die echter omwille van de isolatie van het dorp in de laatste 50 jaar haar thuishaven in Vlissingen had.

Op de tekening komt Arnemuiden echter voor als een tamelijk grote plaats. Het is opvallend, dat op de rede talrijke schepen voor anker liggen. Blijkbaar heeft de tekenaar — naar waarheid overigens — het belang van Arnemuiden als haven willen onderstrepen.

Arnemuiden stond aanvankelijk onder de jurisdictie van Middelburg en was « nu ter tijd de principale haven of ree van geheel Zeeland » (Reygersberg). Een tijdlang was het dorp de voorhaven van Middelburg, maar stak deze stad weldra naar de kroon. Middelburg was met open water verbonden door een « enge en kromme haven » die nabij Arnemuiden in de [Ooster]schelde uitmondde (Afb. 2A).

« Alsoo omtrent den jare 1530, voor die mond van de haven, die ook seer krom en lank was, door 't verloop van de stroom gekomen was een groot zand of plate, waer door die opkomste van den schepen en goeden soo pijnlijck viel, dat de kooplieden veel geraetsamer vonden haer koopmanschappen van Arnemuiden t'Antwerpen te schepen, dan op Middelburg, waer uit te vreesen was, dat de geheele vernietiging van de Stad, en hare welvaert soude moeten volgen, hebben gedacht eenen nieuwe ingank of haven te maken... » (S. blz. 419).

Die van Middelburg, zich wel bewust van de groei van Arnemuiden, legden allerlei beperkingen op aan hun heerlijkheid inzoverre dat deze laatste een klacht terzake neerlegde « te Hove ». Middelburg verdedigde zich op grond van bestaande privilegiën en de daaruit voortspruitende bevoegdheid over Arnemuiden. In 1531 werd Arnemuiden bij arrest van het hof van Brussel in het ongelijk gesteld en in 1532-1535 werd de nieuwe verbinding van Middelburg naar de zee gegraven. (Afb. 3A). Bovendien werd aan Arnemuiden verbod opgelegd verdere uitbreidingswerken uit te voeren aan kaden, opslagplaatsen, muren, wallen, e. a. Het opleggen van deze beperkingen weerspiegelt zich op de tekening door het feit, dat Arnemuiden geen muren of wallen heeft. Dat de



AFB. 2

Arnhemuiden, tegenwoordig een klein dorp, was een heerlijkheid van Middelburg en ontpopte zich als een scherpe mededinger voor de handel van deze stad. Het was in die tijd de voornaamste haven van Zeeland. Het is enkel de tegenstand van Middelburg, die belet heeft, dat Arnhemuiden verdere uitbreiding genomen heeft. Het belang van deze haven was van zulke aard, dat zij in de tweede helft van de 16^e eeuw -- met Vlissingen -- een bedreiging werd voor de Antwerpse handel. Arnhemuiden was met Middelburg verbonden door een ondiep, kronkelend kanaal (A), dat door verzanding buiten gebruik geraakte, waardoor Middelburg van de zee afgesneden werd.

strijd tussen Middelburg en haar heerlijkheid nog verre van beslecht was op het ogenblik van Van den Wijngaerde zijn tekening maakte, blijkt uit het groot aantal schepen dat op de rede van Arnemuiden ligt. De drukte aldaar geeft een zeer illustratief beeld van het belang van deze handelsplaats, « die met Vlissingen een bedreiging zal worden voor de Antwerpse handel in de tweede helft van de 16^e eeuw » (Fl. Prims).

Deze bedrijvigheid wordt door Smallegange bevestigd :

« ...Deze waren, onder andere, de lasten, die de Arnemuyenaer moste dragen ten tijde hy stond onder die van Middelburg. Niet te min was Arnemuiden lustig bloeiende, hebbende, en met groot voordeel genietende het vertier van alle noodlijke waren, in menichte gebruikt by den kooplieden, schippers, en bootgesellen, met menichte aldaer dagelijks aenkomende en afvarende. Binnen waren, en wierden besocht, veel meer herbergen, als tot Middelburg. De haven wierd met alle getijden voorsien of ontlast van gehele Vloten, komende van of gaende na alle Gewesten » (S. blz. 599).

Middelburg — uitgevoerd in zuivere pentekening — wordt niet afgebeeld zoals de andere steden, d. i. panoramisch (afb. 3). In dit geval werd de plaats bijna in profiel getekend. Behalve de torens zijn details in de stad uiteraard niet zichtbaar.

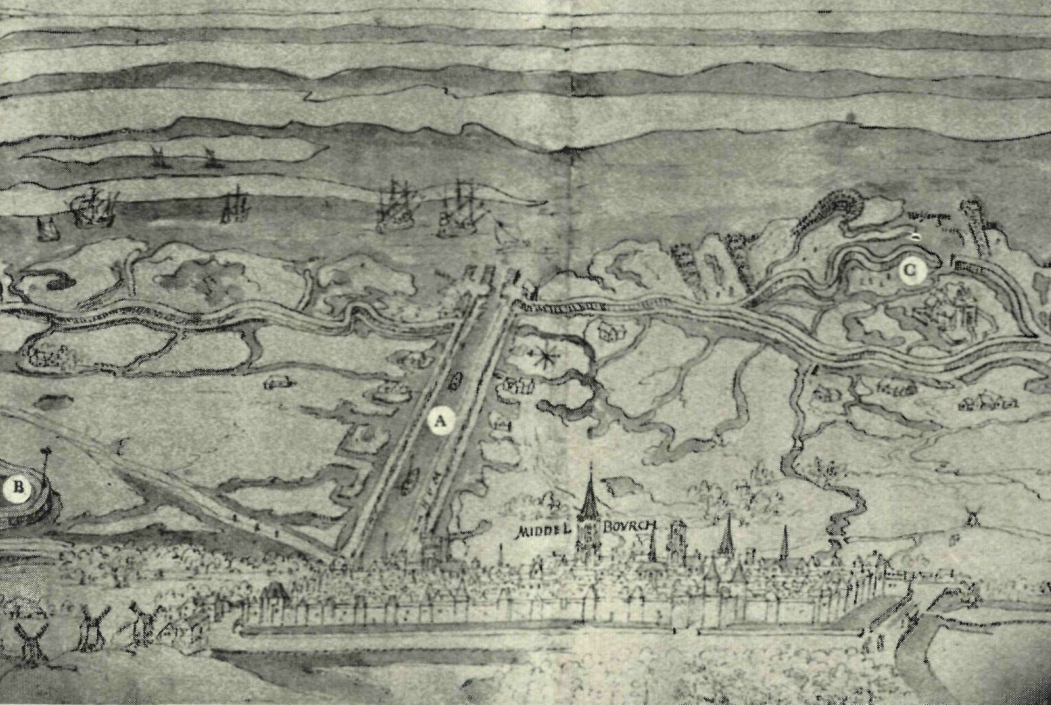
De stad is omgeven door muren. Het bouwen van deze muren was een privilege, aan Middelburg toegestaan door Karel V — dit op verzoek van de stad — die hierin een uiting zag van haar meerderwaardigheid tegenover andere handelsplaatsen, als Vlissingen, Vere en Arnemuiden. Hierdoor trachtte de stad eveneens de handel tot zich te trekken. Het graven van de nieuwe verbinding met de zee, waarover reeds hiervoor sprake, was een eerste stap in die politiek : « Dese is de Stad van Middelburg, een mijle van Vlissingen en Camp-Vere, ten halven tusschen beide, gelegen, en een halve mijle van Arnemuiden, tot de welke een enge en kromme haven placht te loopen, en te vallen by de Stads ketens aldaer in de Zee; maer tzedert den jare 1532, soo heeft de Magistraet, een schoone, breede, nieuwe haven, van hare Dampoorte, tot aen de Zee, recht uit geheel diep doen graven, soo dat met een hoog water, schepen van 500, en 600 last ⁽⁹⁾ daer bequamelijk kunnen inkomen » (S. blz. 422). Edoch, het en was niet genoeg tot onderhoud en bedrijf van koopmanschappen bequame havenen te maken, ten ware de Stad ook versterkt wierde met soodanige werken, door de welke den koopman sich en sijn goet tegen alle vyantlijke aenslagen mocht achten

(9) Last : ongeveer 2 ton.

de Vlieg ad Meeportin
piscariae pederigo 97
Rome

Wol
A Neaportin ubi Sanguis Vago immittitur
Mien mee 22 supra 100
Vande mietles wonen tot
Vet.ingen 24 Lanch 400 Rogen

Ab Welsingen ad perru (dum
Barchabas jure co long 14 an
marini habitur puel pl Len
poc die kas 131
Van Welsingen in Barchabas jure
dum mee 179 puel rone kenne
200 150 wuch 4 37 Rome



AFB. 3

Ingevolge de toenemende ondiepte van de oude vaartweg tussen Mid-
delburg en de zee (B), kreeg de stad in 1532 toelating een recht en
breed kanaal te graven (A). Ook werd de stad ommuurd in 1548 met
het doel de handel tot zich te trekken, die voor een groot deel langs
het gunstig gelegen Arnemuïden verliep. Indien de afgebeelde dijkbreuk
aan « Welsingen » (C) in 1552 door de Pontiaansvloed zou veroorzaakt
zijn, geeft dit detail een aanwijzing door de datering van dit deel
van de tekening.

verzekert te wesen... Soo werde dan Middelburg in den jare 1548, boven de versterkinge en beswaringe van de aerde wallen, geschiet omtrent den jare 1526, met alle andere noodlijke krijgswerken rondsomme wel voorsien » (S. blz. 421).

Uit deze laatste teksten blijkt, dat de afgebeelde stenen muren in 1548 gebouwd zijn en bijgevolg is de tekening van Middelburg na 1548 vervaardigd. Deze datering wordt mogelijk enkele jaren later geplaatst door een ander gegeven op de kaart, waarop onze aandacht gevestigd werd ⁽¹⁰⁾. Ter hoogte van Welsinghe (Welzingsepolder) (afb. 3 C) wordt de dijk als gebroken voorgesteld. Deze dijkbreuk zou ontstaan zijn in 1552 ten gevolge van de Pontiaansvloed. Het is echter niet onmogelijk dat deze kleine opening op een andere, vroegere datum ontstond. De Pontiaansvloed veroorzaakte inderdaad aan de dijken *grote* schade (ten minste 20.000 gulden) en dit blijkt niet uit aanduidingen op de tekening. Met Middelburg zijn ook Vere en Arnemuïden in dezelfde trant getekend op hetzelfde papier (bladen 2 tot en met 7). Men mag dus aannemen dat zij omstreeks dezelfde tijd afgebeeld werden.

De bladen 8 tot en met 13, waarop Vlissingen voorkomt, werden voor het grootste deel in waterverf uitgevoerd.

De stad is afgebeeld, omgeven door een gracht en grotendeels versterkt door aarden wallen, terwijl een drietal poorten toegang geven tot de stad. De westkant van Vlissingen is beschermd door een stenen vestingwal, aan de noordkant afgesloten door een torencomplex, aan de zuidkant — de havenkant — door een schans.

Smallegange schrijft : « Op het jaar 1548, is den eersten steen gelegd van 't Rondeel, aan het Westersche hoofd, den 21 April » (S. blz. 555).

Een rondeel is een *ronde* of *halfronde* toren, die tegen een vestingmuur is uitgebouwd. Op de plaats bij het westerhoofd van de haven (afb. 4 C) waar dit rondeel gebouwd werd, merkt men echter een vijfhoekige schans, nog geen toren.

Er is nog een andere bijzonderheid. Handelend over de bloeiende handel in Vlissingen vervolgt de kroniekschrijver : « Hier op volgde niet alleen verbeteringe, maer ook de versterkkinge van de stad. Want in den jaere 1549, heeft Maximiliaan van Bourgondien, veele noodige werken en fortifiatiën aen Vlissingen laten maken » (S. blz. 556).

Op de tekening is de stad — behalve aan de westzijde — nog door aarden wallen omringd. De poorten zijn echter in steen gebouwd.

(10) M. P. DE BRUIN, *op. cit.* blz 17.

De best zichtbare stadspoort geeft de positieve indruk vervallen te zijn. De muren schijnen afgebrokkeld aan de bovenrand en er is geen dak of kanteel te bespeuren. Men heeft hier dus niet te doen met een nieuwe poort, die bij de « noodige werken en fortificatien » zou horen. Steunend op de aanduidingen, dat noch het rondeel, noch de versterkingen (in steen) op de tekening van Vlissingen voorkomen, mag men besluiten dat deze afbeelding vóór 1548-1549 zou vervaardigd zijn.

Wij stellen dus vast, dat één deel van de tekening — met Middelburg — na 1548 moet gemaakt zijn, terwijl een andere deel — met Vlissingen — vóór deze datum moet getekend zijn.

Er dient in ieder geval rekening gehouden met een speling van een zeker aantal maanden. Hierin ligt waarschijnlijk de reden voor de verschillende uitbeeldingsmethodes, die Van den Wijngaerde gebruikt heeft.

Uit de afbeelding van Vlissingen blijkt ook het belang van deze stad als vissershaven. In de binnenhaven (afb. 4 D) ligt een aantal haringbuizen, terwijl op de gronden buiten de vestingwateren mensen doende zijn met haringnetten (ab. 4 E).

De haring moet voor Vlissingen een grote bron van inkomsten geweest zijn. Smallegange zegt hierover :

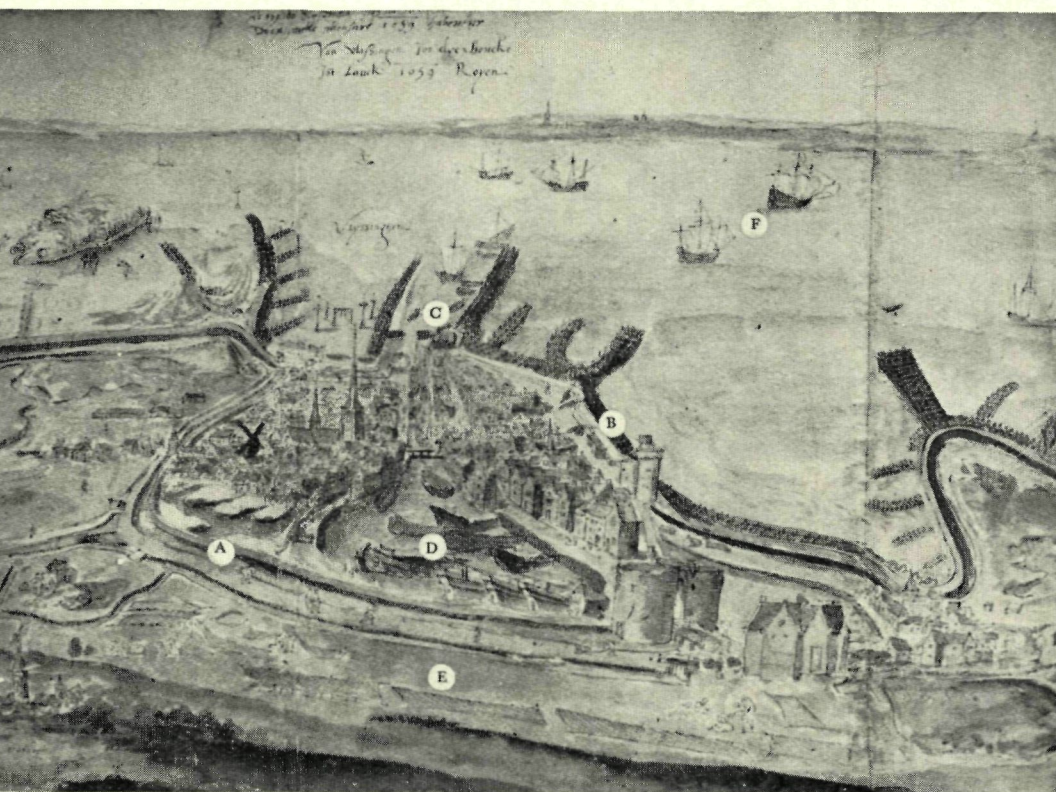
« Want de eerste ingesetenen waren meest Schippers, Schipreders, Visschers, Veynoots, huerknappen, of bootsgesellen, makende een vermaerde Visschers, en Schippersgilde, haer besig houdende met de Doggevaert, Tesselvaert, Houckvaert, Harinkvaert, met visch en harink te droogen en te natten; met het kuipen, pakken, reeps, zeilen, netten, touwen en diergelijke tuig te maken » (S. blz. 552).

Ook Reygersberg schrijft over Vlissingen « daermen groote koopmanschap is doende aengaende van haring, van vissche die daer groot en grof verkocht word bij soo menigen lasten ».

*
**

Als verder bewijs van de werkelijke betrouwbaarheid en degelijkheid van het werk van Van den Wijngaerde, werden ook enkele kleinere afbeeldingen gecontroleerd. Behalve in de steden, waar verrassende kleine bijzonderheden volkomen kloppen met de beschrijvingen, zoals de kraan en de watermolen te Vere, zijn ook details van het platteland zo klaar en zonder omhaal getekend, dat ze zelfs zonder controle geloofwaardig blijken.

Treffende voorbeelden vonden wij in de tekeningetjes van lusthoven en kastelen als b.v. het met name genoemde Sandenburg (afb. 1 K).



AFB. 4

Vlissingen was in het midden van de 16^e eeuw voor het grootste deel met aarden wallen beschermd, behalve aan de zee kant, waar stenen versterkingen aangelegd waren. De stad leefde voornamelijk van de visvangst en de opbrengst van de « haringtol ». De haven en de binnenhaven verdeelde de stad in twee delen. In de binnenhaven ziet men de haringbuizen opliggen, in afwachting van het haringseizoen. Let op de vele paalweringen, die de dijken en de haven beschermen aan de zee kant.

- | | |
|--|--|
| A. gracht en aarden wallen; | E. drogende haringnetten; |
| B. stenen vestingwal met torencomplex; | F. twee koopvaardij schepen met een ongebruikelijk driemasttuig, nl. drie masten met een razeil. |
| C. schans; | |
| D. haringbuizen in de binnenhaven; | |

De versterking bij de rede van Rammekens is eveneens afgebeeld. Zij wordt als volgt beschreven door Smallegange : (afb. 5)

« De vloed en bergenissen voor Arnemuïden tot op het Vlackede, genaemt Rammekens was een wonder schoon en seker diep, daer alle schepen wel gebercht lagen, en van alle plaetsen aenquamen. Tot versekeringe van dese haven, en bewaringe van de Schepen, wierde in den jare 1547 ⁽¹¹⁾, of daer ontrent, gemaekt een Casteel of sterkte, genaemt Zeeburg, op Blanckershoek... (S. blz. 599). De gestalte des selfs is met een punt in de Zee uit stekende; en noch twee aen beide zijden op de Dijkken, d'een gaende na Middelburg, en d'ander na Vlissingen; dus ligt het ontrent als een driehoek, behalven dat de gordijne na de Land-zijde, die van een wijde en diepe gracht wordt besloten, noch puntachtig koomt uit te loopen. De muuren rontom zijn hoog, swaer, en dik, van onder verscheidene schiet-poorten hebbende; aen alle kanten van een aengenaem (!) uitzicht » (S. blz. 663).

Ook de beschrijving van dit kleine detail bewijst nogmaals de nauwkeurigheid van de tekening van Walcheren en de grote betrouwbaarheid van de auteur. In dit opzicht mag deze afbeelding als een uitzonderlijk document bestempeld worden.

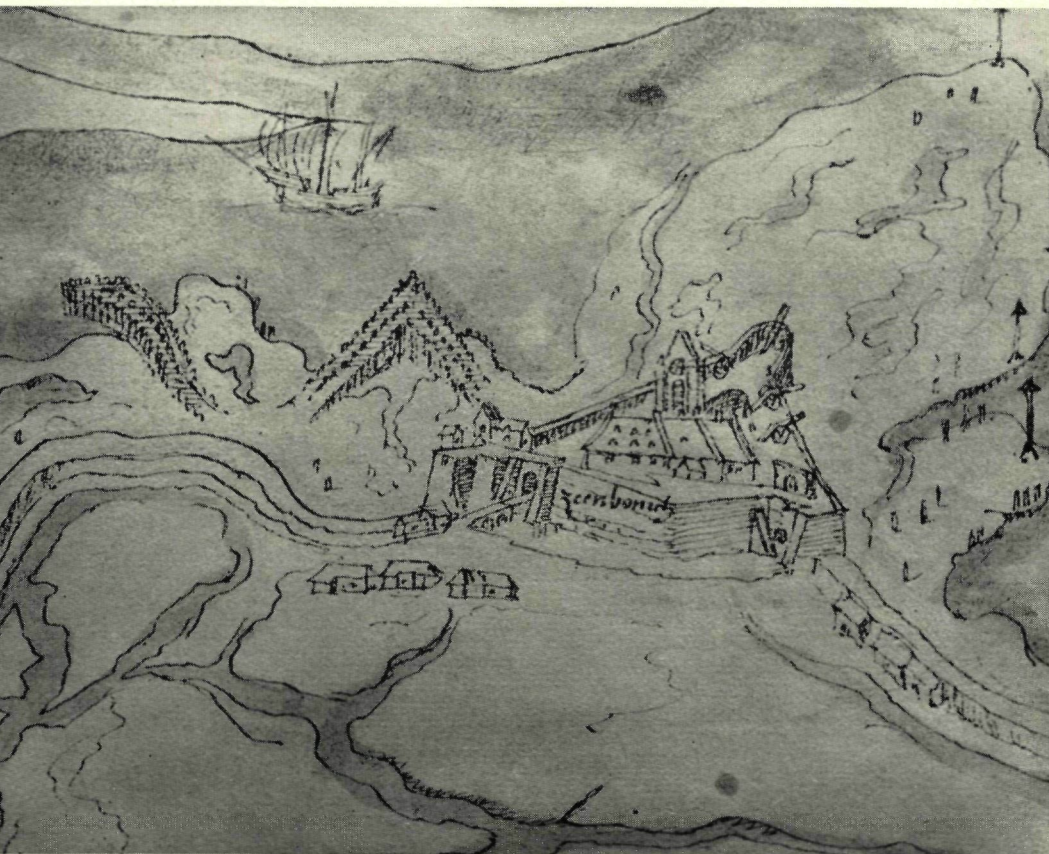
III. — ALLERLEI SCHEPEN

Naast de anonieme houtsnede « Antverpia Mercatorum Emporium » (1515), de kaart van Amsterdam door Cornelis Anthonisz. (1544) en de kaart van Amsterdam door Pieter Bast (1597) is geen enkel document uit de 16^e eeuw gekend waarop zulke overvloedige voorstelling van schepen gegeven is als op deze tekening van Van den Wijngaerde.

De koopvaardij-schepen zijn over het algemeen afgebeeld door kleine schetsen. De schepen liggen voor anker in de havens of zeilen in de wateren rond het eiland. Niettegenstaande hun schetsmatige uitvoering — sommige zonder veel detail — zijn zij raak getypeerd en volkomen « ship-shape ». Zij kunnen, wat hun karakter aangaat, gerust vergeleken worden met het beste wat op dit gebied uit de eerste helft van de 16^e eeuw gekend is.

De meest voorkomende types zijn driemastschepen, in die tijd gewoonweg gekend als « schip » of ook als « razeil ». Het zijn dezelfde

(11) Het fort van Rammekens komt voor op de bladen 2 tot en met 7, dus het deel waarop ook Middelburg afgebeeld staat. De datering van de bouw van het fort bevestigt dat de bladen niet vóór 1547-48 kunnen getekend zijn.



AFB. 5

In 1547 werd de « zeebourch » van Rammekens gebouwd ter bescherming van de aldaar voor anker komende schepen, die naar Arnemuiden of Middelburg moesten opvaren. De rede van Rammekens was een goed beschermde en veilige haven. Een in zee uitspringende zandbank was door bakens gemerkt. Het fort werd in opdracht van Karel V, door de Italiaanse vestingbouwer Donato de Boni gebouwd. In het begin van de 19^e eeuw werd het gedeeltelijk door het water verzwolgen.

vaartuigen die men vindt bij Pieter Brueghel en die ook voorkomen op de hierboven genoemde kaarten (afb. 6 A). Er is geen enkel viermastschip getekend.

De schepen onderscheiden zich door hun platte spiegel, een ongebruikelijke bouwwijze in de eerste helft van de 16^e eeuw. Dit soort schepen ziet men ook afgebeeld op de kaart van Cornelis Anthonisz. als voorbeeld van het zich baanbrekende spiegelschip (12).

De scheepsvorm is overigens nog zeer ouderwets. Men te't drie dekken, waarvan twee in de opbouw van het achterkasteel. Er is nog het sterk overhangende voorkasteel, waarin duidelijk de opbouw van de middeleeuwse kogge te herkennen is. Nicolaes Witsen (13) geeft een plan van een dergelijk schip met een technische beschrijving, sprekende over schepen van « voor handerhalf hondert jaar », dus van omstreeks 1520.

Het driemasttuig heeft nog de grote mast midscheeps naar het voorbeeld van de oudere kogge. De fokkemast staat vlakbij de voorsteven op het voorkasteel, terwijl de bezaanmast vrij ver naar achter op de kampagne staat. De fokke- en de grote mast hebben een mars en een korte steng. Beide voeren een groot razeil en een klein marszeil. De bezaan voert een driehoekig zeil (latijnzeil).

Behalve deze gangbare en vrij goed gekende types van koopvaardij-schepen merkt men op de tekening nog enkele andere minder gekende schepen op (afb. 4 F). Het gaat hier om koopvaardij-schepen, die wat de rompvorm aangaat op de andere gelijken. Het tuig echter is niet gebruikelijk. Behalve dat de grote en de fokkemast het normale razeil voeren is de bezaanmast eveneens met een razeil getuigd (zie ook afb. 79).

Er is ook een kustvaarder getekend, nl. een boeier. De naam van deze schepen komt in de 15^e eeuw voor het eerst voor in verband met de kustvaart tussen de Nederlanden en de Elbe (14). Dit zijn echter kleinere scheepjes dan het hier voorgestelde (afb. 6 B). Eerst in 1540 noemt men dat schip een boeier dat wegens zijn diepgang niet meer over

(12) G. C. E. CRONE, *Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen*, 1650-1900. Amsterdam, 1926, blz. 45. Op de anonieme houtsnede *Antverpia Mercatorium Emporium*, 1515, kan met zekerheid één spiegelschip aangewezen worden.

(13) NICOLAES WITSEN, *Aeloude en hedendaegsche Scheeps-bouw en Bestier*. Amsterdam, 1671. Blz. 47, 51.

(14) WALTER VOGEL, *Die Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*. Berlin, 1915. Blz. 505.



AFB. 6

Naast de kaart van Amsterdam door Cornelis Anthonisz. (1544) en de kaart van Amsterdam door Pieter Bast (1597) zijn geen documenten uit de 16^e eeuw gekend, waarop zulke overvloedige en duidelijke voorstelling van schepen gegeven is als op de tekening van Van den Wijngaerde. De talrijke schetsjes zijn zeer raak getekend en kunnen gerust vergeleken worden met het beste wat bestaat op dit gebied uit de eerste helft van de 16^e eeuw. Enkele afbeeldingen van scheepstypes zijn de oudste die men tot hiertoe kon naspeuren, o. m. de tekening van een boeier (B), waarvan eerst in de verre tweede helft van de 16^e eeuw, veelvuldige afbeeldingen voorkomen. Behalve de boeier, die een kustvaarder was, merkt men ook nog een koopvaardijship (A) voor de grote zeevaart, een binnenvaartuig (C) en een haringbuis (D).

de wadden kon varen en twee masten had ⁽¹⁵⁾. Het is dit type dat bij Van den Wijngaerde afgebeeld is en voorzeker als één van de vroegste, zoniet de vroegste afbeelding van dit soort schip mag aangezien worden. Inderdaad is de hier afgebeelde boeier slechts in de zestiger jaren doorgebroken ⁽¹⁶⁾. Veelvuldige afbeeldingen komen dan ook eerst in de verre tweede helft van de 16^e eeuw voor op kaarten en plannen.

Tussen de kleinere vaartuigen merkt men verder veel binnenvaartuigen met één mast met razeil of spriettuig (afb. 6 C en afb. 7 E). De schetsjes van deze scheepjes zijn echter te klein om een nauwkeurige identificatie mogelijk te maken al mag wel aangenomen worden, dat men hier met koggen ⁽¹⁷⁾ of heuden te doen heeft, toen algemeen als « binnenlandsvaarders » aangeduid. Naar blijkt uit de « Informatie up den Staet faculteyt ende gelegentheyt van de steden en dorpen van Hollant ende Vrieslant... gedaen in den jaere 1514 » had Amsterdam, behalve 27 zeeschepen en 13 boeiers « 83 of 84 binnenlantsvaarders, als coggescepen ende Rijnscepen, die in Brabant Vlaenderen ende alomme vaeren om vracht » ⁽¹⁸⁾. Ook Johan Reybersberg spreekt over koggen en heuden die varen op de Zeeuwse stromen en de zuid-hollandse wateren terwijl Jan Porcelis (1585-1632) in een serie etsen een « Zeeuwse Koch » afbeeldt. In de reeks klein geschetste vaartuigen is er één, dat eveneens een aparte vermelding waard is. Het is een afbeelding van een pink (afb. 7 A). Tal van vermeldingen met betrekking tot pinken zijn gekend sinds de Middeleeuwen. Wat de periode van onze tekening aangaat citeren wij Johan Reygersberg ⁽¹⁹⁾ : « Desgelijcks zijnder noch ander visschers, die 't heel jaer door den daghelijcksen vaert uyt om visschen met kleynder schepen, die men pincken en houckboots noemt... » (blz. 6). Afbeeldingen uit deze periode zijn echter zeer zeldzaam zodat de tekening van dit pinkje als één der oudste mag genoteerd worden ⁽²⁰⁾. In de tweede helft van de 16^e eeuw komen zij meer voor. H. Cnz. Vroom (1566-1640) schilderde op één van zijn schilderijen een

(15) BERNHARD HAGEDORN, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*. Berlin, 1914. Blz. 82.

(16) BERNHARD HAGEDORN, *op.cit.*, blz. 87. Op de kaart van Cornelis Anthonisz. zijn bijna uitsluitend eenmastschepen afgebeeld en zeer weinig tweemastschepen.

(17) Hiermede is niet bedoeld een middeleeuwse kogge, die een zeeschip was. De naam is in de 16^e eeuw overgegaan op een klein binnenschip.

(18) G. C. E. CRONE, *Nederlandsche jachten*, blz. 41.

(19) JOHAN REYGERSBERG, *op. cit.*

(20) Op een olieverfschilderij van een onbekende meester, voorstellend een gezicht op Zierikzee in 1506 of 1540 (Hollands Glorie, Delft, 1955) en berustend te Zierikzee staat eveneens een pink afgebeeld.



AFB. 7

Ook hier komt een scheepstype voor, waarvan betere afbeeldingen eerst later gekend zijn, n.l. de pink (A), een vissersvaartuig, dat zeer sterk geleek op onze Blankenbergse schuit. In de strandzwinen van de Scheldemonding werd de stelnetvisserij bedreven (B), die ook aan de Vlaamse kust beoefend werd tot in 1865. De kleine kustdorpjes of gehuchten leefden bijna uitsluitend van deze visserij. Men ziet op de tekening, de drogende netten tussen en rond de vissershuisjes (D). Met een « nettenwagen » worden de netten van en naar het strand gevoerd (C). De duinen bij het dorp werden verstevigd door aanplantingen en zeeeringen uit paatwerk en vlechtwerk (F).

pink op het strand ⁽²¹⁾, één der oudste afbeelding en die men er tot hier-toe van kende. Het schip gelijkt in grote trekken op het kleine tekeningje bij Van den Wijngaerde. Alleen zijn hier geen zwaarden te zien, wat wel het geval is bij Vroom. Beide schepen hebben twee masten, de grote mast midscheeps, de fokkemast vlak bij de voorstevan; beide masten behoren een razeil te voeren. Deze oude scheepstuigage kon men op de Vlaamse kust nog aantreffen op de Blankenbergse schuit tot in het begin van deze eeuw. Witsen ⁽²²⁾ geeft een uitvoerige technische beschrijving met plan van een Egmonder pink tevens aanstippende dat « pinken in Zeelant weinig zijn verschillende, welke voor en achter beter opgeboeit zijn en onder niet zo plat als deze ».

IV. — DE STRANDVISSERIJ

Over de strandvisserij zijn nog enkele belangwekkende vaststellingen te maken. Ter hoogte van het gehucht Dickehoeke en de dorpen Soutelande en Westcapel merkt men dwars in de strandzwinen een aantal boven het water uitstekende stokken, verbonden door een net (afb. 7B). De visserij die hier uitgeoefend wordt is de zgn. stelnetvisserij. Deze vistechiek bestond nog op onze Vlaamse kust tot in 1865 ⁽²³⁾ doch werd toen verboden omwille van de schade die door deze viswijze aan de visstapel aangebracht werd. Dit laatste was geen nieuwe vaststelling. Smallegange geeft een uitvoerige beschrijving van deze visserij — hij noemt ze schutvisserij — naar aanleiding van een verbodsbepaling, uitgevaardigd door het Hof van Zeeland te Middelburg in 1608, met het inzicht de misbruiken te keer te gaan en het verdelgen van jonge vis te verhinderen :

« Zijnde dan gekomen tusschen het Land van ter Tholen en dat van Bergen ⁽²⁴⁾ vonden wij daer een seer wijd slijk met staken beset, vijf à ses vadem van malkander afstaende, en t'samen omtrent een half uur gaens heen strekkende. Aen dese staken waren netten vastgemaakt, die daer plat op het slijk nederlagen, terwijl het ontrent laeg water was.

(21) Afbeelding en meer bijzonderheden over de pink in E. W. PETREJUS, *De Bomschuit, een verdwenen scheepstype*. Rotterdam, 1954.

(22) NICOLAES WITSEN, *op. cit.*, blz. 168 en pl. LXII. *De 158*

(23) FRANS BLY, *Onze zeilvischsloepen. Antwerpen 1920*. Afbeelding ook in CHARLES DE ZUTTERE, *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Brussel, 1909, blz. 325. Zie ook : J. J. TESECH en J. DE VEEN, *Die Niederländische Seefischerei*, in : *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*. Stuttgart, 1935, Band VII, Heft 2, blz. 98 en 104.

(24) Bergen-op-Zoom.

De vloed van te vooren gants op gekomen en het hoog water geweest zijnde, hadden die visschers met hare schuiten daer rontom komen varen, en de selve netten, met touwen daer toe aen de staken vast gemaekt, tot boven aen dese staken opgehaelt, en 't onderste daer van noch op het slijk rakende : waer door het water naderhand weder afgeloopen, al de visch, die binnen dese netten gekomen was daer in blijven moest, en niet weder met het water na de zee keeren kon, maer onder aen de netten bleef liggen; als dese Visschers na haer wel-gevallen al de groote visch opgeraept hebbende, de kleine met millioenen daer op het droog slijk lieten liggen, die alle moesten sterven, eer dat het water haer weder kon by-komen. Dese kleine viskens lagen allesins tegen de netten, wel ontrent een halven voet op malkander; 't welk deerlijk om sien was, dat die in sulker voegen vernielt wierden; waer door de Stroomen ten laetsten noodzakelijk van soodanigen visch ontbloot blijven moesten, tot ongelooflikke schade voor den Staet, en voor alle des selfs inwoonden » (S. blz. 177).

Steunend op het aantal netten, dat in de buurt van de dorpen te drogen hangt, moet dit soort visserij hier druk beoefend geweest zijn. Op het strand en in de buurt van het dorp merkt men de nettewagens die de netten vervoeren (afb. 7 C). Ook deze wagens werden nog in de 19^s en de 20^e eeuw gebruikt.

V. — DE VISSERSSCHEPEN. — KUST- EN ZEEVISSERIJ

Bij het eigenlijke panorama van het eiland Walcheren is verder een grote zeepartij getekend als een soort aanhangsel. Hierop komen verschillende vissersschepen voor terwijl zij de visserij uitoefenen. De voorstelling ervan is zeer documentair getekend. De tekeningen zijn zo treffend en klaar, dat men geneigd is te geloven, dat de auteur meer dan gewone belangstelling voor de visserij moet gehad hebben en zeer zeker op de hoogte moet geweest zijn van de toenmalige visserij-praktijken. Deze afbeeldingen zijn des te merkwaardiger omdat zij de eerste en waarschijnlijk de enige zijn die over de visserij in de 16^e eeuw zulke duidelijke en uitgebreide illustratie geven.

In de 16^e eeuw waren de haringbuis en de hoeker de voornaamste vissersvaartuigen op de Noordzee aan onze kusten. Slechts enkele afbeeldingen van buizen uit deze periode zijn gekend. Op het hiervoor genoemde « Gezicht op Zierikzee » uit de 1^e helft van de 16^e eeuw, is een voor anker liggende buis geschilderd waarvan het tuig gestreken is. Dit is waarschijnlijk de oudste afbeelding van een haringbuis.

ble 98
nook

Van Konijnenburg ⁽²⁵⁾ geeft een eerder twijfelachtige prent van een « buys der Zuiderzee ». Het schip heeft wel 16^e eeuwse kenmerken, maar de auteur vermeldt geen enkele bron, datering, of enige andere referentie. E. Keble Chatterton ⁽²⁶⁾ stipt aan, dat in het Gemeentemuseum te Den Haag een schilderij bestaat, dat in 1664 door Cornelis Elandts gecopieerd werd naar een schilderij uit 1570 en waarop een haringbuis voorkomt. Verder is er een afbeelding van vissende haringbuizen in Wagenaer's « Spieghel der Zeevaart » (1586) op de kaart van de kusten van Engeland. In een aantal studies, die o.m. aan deze schepen gewijd werden ⁽²⁷⁾ spreekt men uitsluitend over deze laatste als authentieke afbeeldingen.

Over 16^e eeuwse afbeeldingen van hoekers wordt helemaal niet gesproken.

Het belang van de tekening van Van den Wijngaerde met betrekking tot de visserij in de 16^e eeuw kan dan ook nauwelijks overschat worden. Zowel de drijfnetvisserij op haring als de hoekwantvisserij op kabeljauw, respektievelijk bedreven met buizen en hoekers werden uitzonderlijk klaar getekend. Ook de kustvisserij op « scelvis » (afb. 8 A) en op « botten ende alderhande vis » werd door de auteur afgebeeld (afb. 8 B). De tekenaar heeft het nodig geoordeeld deze visserijen schriftelijk onder zijn schetsjes te vermelden. Over de visserij op scelvis (en andere) in de kustdorpen is de getuigenis van een tijdgenoot gekend nl. het « visboock » van de Scheveningse visafslager Adriaan Coenzoon van Schilperoort, waarin een beschrijving voorkomt van de kustvisserij in zijn jeugd ⁽²⁸⁾.

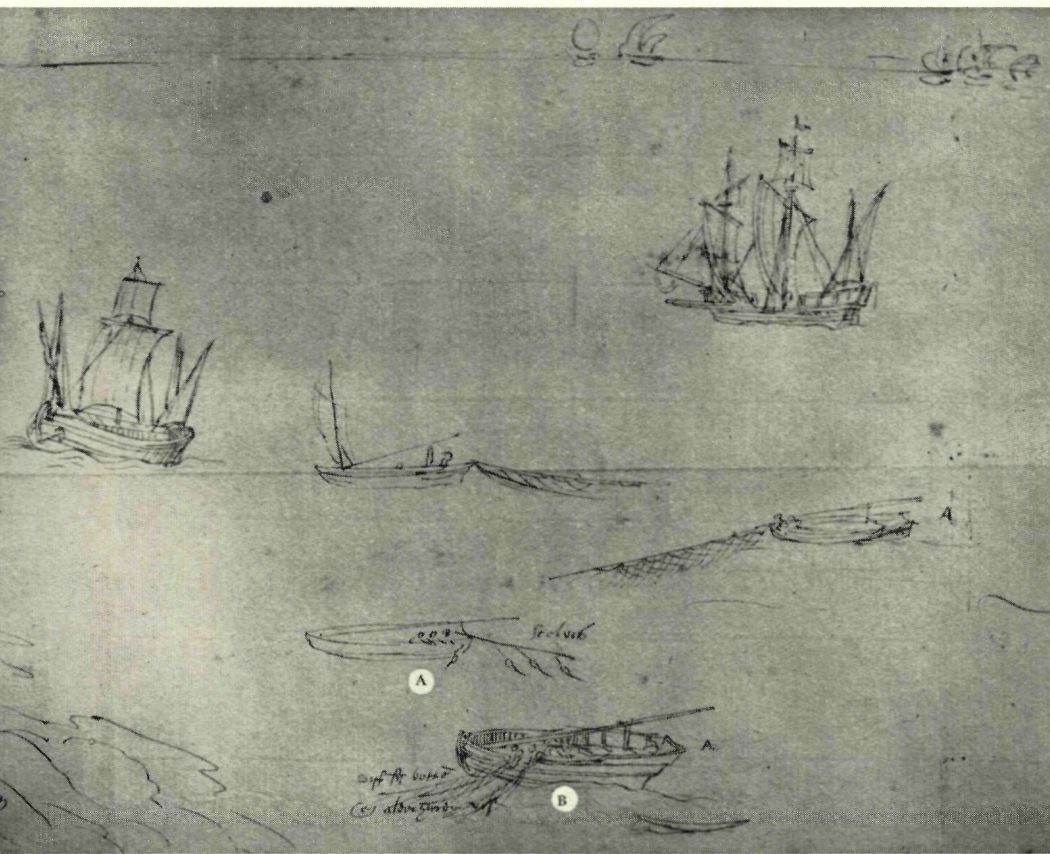
In november, zegt hij, kwamen de vissers, die op haringvangst geweest waren, thuis, en in die maand verscheen de scelvis in grote menigten op de Hollandse en de Zeeuwse kusten. Zijn bewering, dat dan met haken of netten gevist werd, stemt overeen met de uittaling van Smallegange dat scelvis « in alle desselfs uitwateringen en onse Zee-gaten met den hok of netten gevangen » werd (S. blz. 184). Het gebruik van het vistuig was afhankelijk van de weersomstandigheden.

(25) E. VAN KONIJNENBURG, *De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong*. Brusel, 1895-1905. Deel II, blz. 54, afb. 196.

(26) E. KEBLE CHATTERTON, *Old sea paintings*, London, 1928, blz. 25.

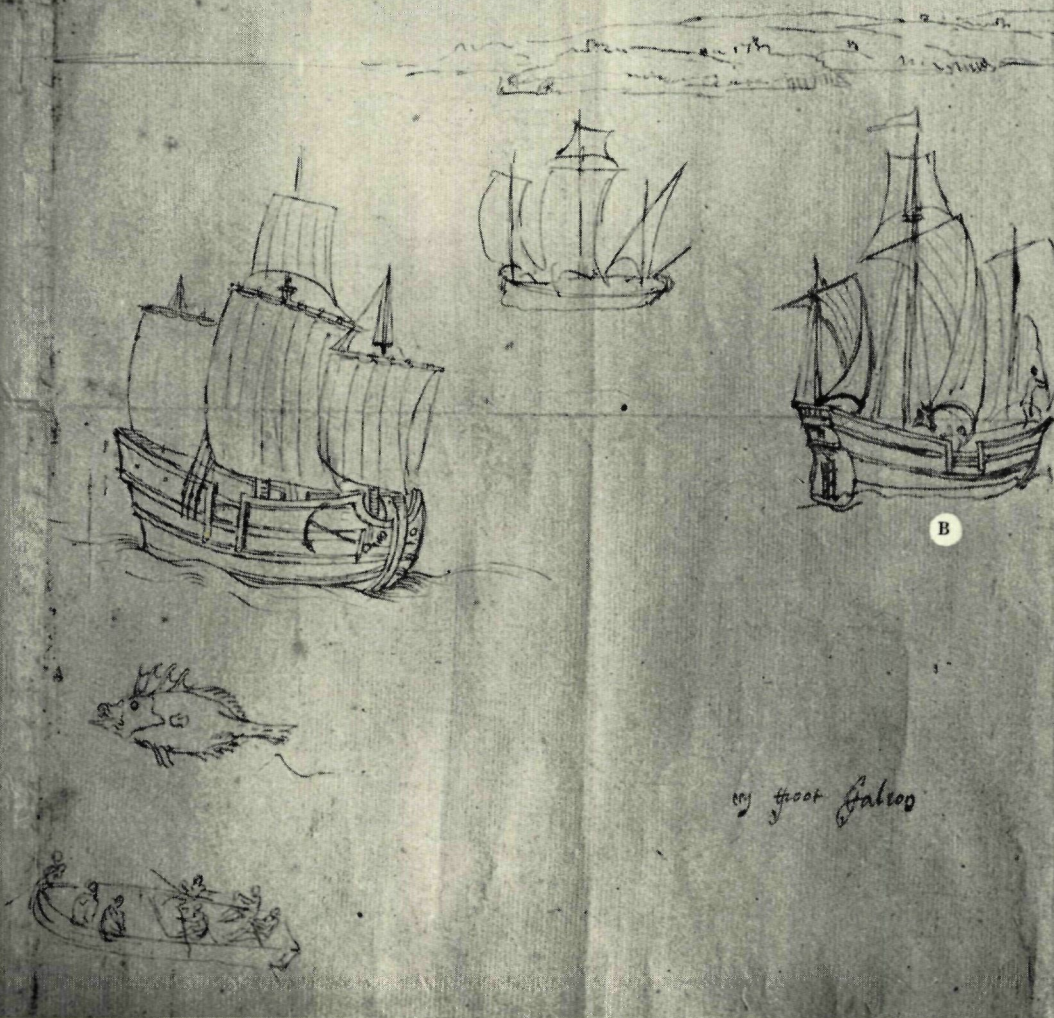
(27) BERNHARD HAGEDORN, *op. cit.*, blz. 94, afb. 12. Zie ook J. J. TESCH en J. DE VEEN, *op. cit.*

(28) Verwijzing en bijzonderheden ontleend aan E. W. PETREJUS, *op. cit.* blz. 6. Het « visboock » berust in de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag. Het is gedateerd 1577 en de auteur was 63 jaar toen hij het schreef. Het werk is geïllustreerd met primitieve tekeningetjes.



AFB. 8

De kustvisserij op schelvis en bot was van economisch belang voor de bewoners van Walcheren, doch ook voor Antwerpen. Volgens de visafslager Van Schilperoort, een tijdgenoot van Van den Wijngaerde, brachten de kustvisseren o.m. hun gedroogde schol naar de Pinkstermarkt te Antwerpen, waar zij handelaren uit Keulen, Metz, Straatsburg en andere Duitse steden ontmoetten. Schelvis werd met haken gevangen (A), doch in bepaalde omstandigheden ook met netten. Bij één van de met netten vissende schepen achtte de auteur het noodzakelijk te vermelden: « dys syn botten ende alderhande vis » die hier gevangen werd (B).



AFB. 9

Het ongebruikelijke tuigtype, door deze haringbuizen gevoerd, kwam voornamelijk voor bij de visserij. Steunend op de zeldzaamheid der afbeeldingen van koopvaardij-schepen met zulk tuig (zie ook afb. 4 F) moet het bij deze laatsten slechts zeer korte tijd in gebruik geweest zijn. Het « Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum » te Amsterdam bezit een scheepsmodel van een haringbuis uit de 17^e eeuw voorzien van dit soort tuig. Verdere betrouwbare afbeeldingen van dit soort schepen uit het midden van de 16^e eeuw zijn naar ons weten niet gekend.

Na een flinke storm gebruikte men netten, omdat de vis in het troebel water het aas niet zou zien. Bij helder water gebruikte men haken, geaasd met verse of gezouten koelever, gezouten haring, prikken of garnalen.

Op de tekening ziet men inderdaad op schelvis vissen met netten en met haken. Het zijn kleine scheepjes die dicht onder de kust varen met slechts twee of drie opvaardenden aan boord (29). Deze kustvisserij was ook voor onze streken van belang. Volgens Van Schilperoort brachten de kustvissers o.m. hun gedroogde schol naar de Pinkstermarkt te Antwerpen, waar zij handelaren uit Keulen, Metz, Straatsburg en andere Duitse steden ontmoetten.

Er zijn verder grote vissersvaartuigen afgebeeld. Een aantal ervan zeilt onder vol tuig. Een ander deel oefent de visserij uit, met geheel of gedeeltelijk gestreken want of tuig (30). De schepen die men onder zeil ziet varen, voeren drie masten. Men onderscheidt hierbij twee tuigvarianten.

Twee der voorgestelde haringbuizen voeren aan de drie masten een razeil (afb. 9) (31). Aan de grote mast is ook een marszeil bijgezet. Verdere afbeeldingen van dergelijke schepen uit de 16^e eeuw zijn ons niet bekend. Andere vissersvaartuigen voeren aan de bezaanmast het gebruikelijke latijnzeil, waarvan de schoot op een papegaaistok uitgehouden wordt (afb. 10 A).

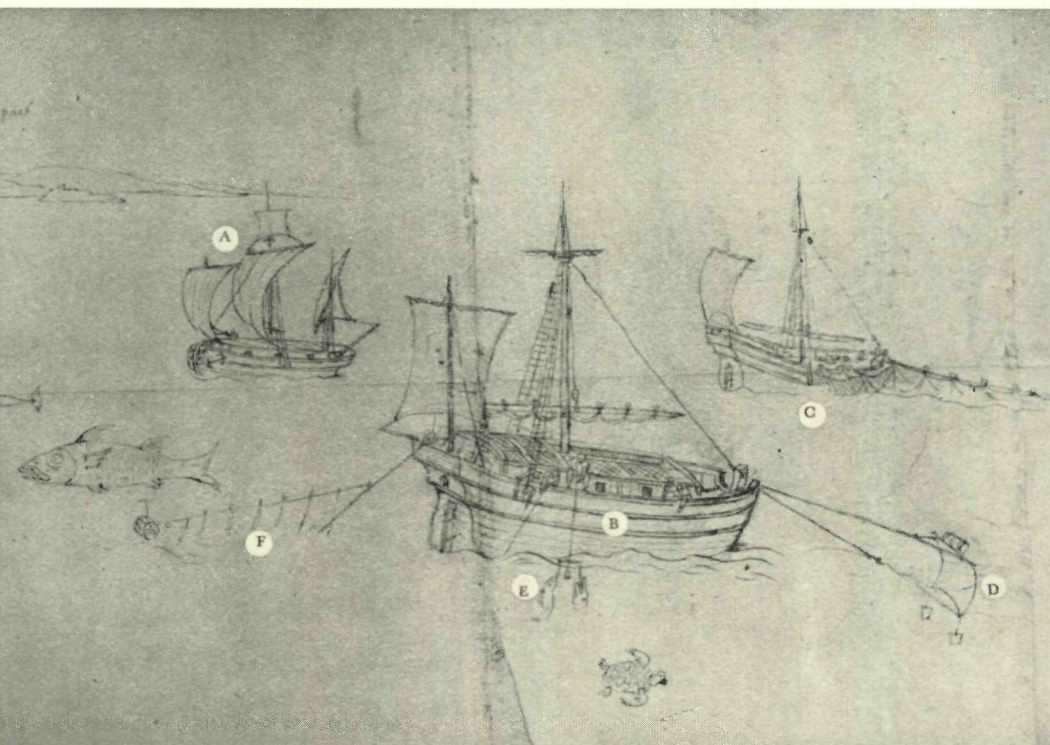
Het want van deze schepen is slechts gedeeltelijk voorgesteld, wat ook het geval is bij de meeste andere vissersvaartuigen. Behalve een paar schoten en een enkel val is er van touwwerk niets te bespeuren. De oorzaak hiervan ligt waarschijnlijk in de schetsmatige uitvoering van de tekening, zonder doorgedreven detaillering, zoals gebruikelijk is bij het maken van een voorontwerp.

Bij de vissende schepen merkt men eveneens twee tuigtypes op : met drie masten en met twee masten en zonder boegspriet zoals overigens alle vissersvaartuigen op deze tekening.

(29) Van Schilperoort spreekt van hemzelf en zijn « maernoot » d. i. zijn compagnon, dus 2 man.

(30) Vissersvaartuigen strijken altijd geheel of gedeeltelijk hun tuig bij het vissen, dit om te beletten dat het schip te veel zou afdrijven door windvang.

(31) Deze tuigvorm is ook bij de koopvaardij in gebruik; zie afb. 4 F. Een model van een 17e eeuwse haringbuis met dergelijk tuig bevindt zich in het « Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum », Amsterdam. Afbeelding in G. C.E. CRONE, *Nederlandsche jachten*, blz. 42.



AFB. 10

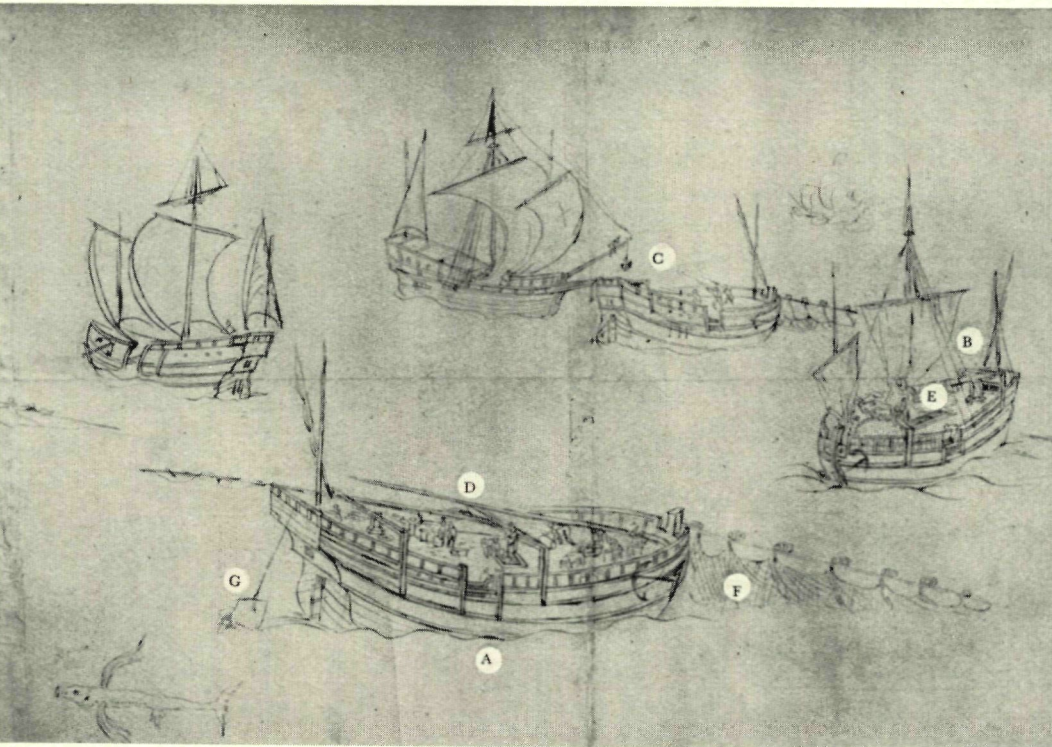
Afbeeldingen van hoekers ouder dan de 17^e eeuw zijn tot hertoe nooit getoond, alhoewel de naam veelvuldig in geschriften voorkomt sinds de 14^e eeuw. Bovendien wordt de techniek van de hoekwantvisserij uitzonderlijk duidelijk afgebeeld. Het belang van deze en andere tekeningen van vissersschepen uit het midden van de 16^e eeuw kan dan ook nauwelijks overschat worden.

- | | |
|---|------------------------------|
| A. Driemasthoeker; | D. drijfanker; |
| B. tweemasthoeker met klassiek
hoekertuig; | E. kabeljauwlijn; |
| C. haringbuis met tweemasthoekertuig; | F. hoekwantvisserij of beug. |

De haringbuizen die met het drijfnet vissen, voeren doorgaans een driemasttuig, dat geheel of gedeeltelijk gestreken is. Bij verschillende schepen nochtans stelt men vast, dat de auteur ook hier niet volledig geweest is en nagelaten heeft alle rondhouten te tekenen. De schepen die hier afgebeeld werden voerden zeker drie masten bij het normale buizentuig en twee masten bij een hoekertuig. Bij één der haringbuizen (afb. 11 A) zijn de drie masten zichtbaar. De bezaanmast staat nog recht terwijl de grote en de fokkemast op de galgen gestreken werden (afb. 11 D). Bij een andere grote buis (afb. 12 A) is alleen de grote mast getekend, terwijl bij een derde schip (afb. 11 C) enkel de fokkemast recht staat en zichtbaar is.

Twee van de voorgestelde schepen voeren een tweemasttuig en deze tuigvorm is wel merkwaardig (afb. 10 B C). Bij deze vaartuigen staat de grote mast midscheeps en de bezaanmast vrijwel op het uiterste van het achterschip. De grote mast heeft een mars en een steng voor het bijzetten van een marszeil. Op beide schepen staat het bezaanzeil bij dat op één ervan uitgehouden wordt op een papegaaistok (afb. 10 B). Bij het laatste schip is het tuig betrekkelijk volledig getekend. Beide masten hebben zijstagen. Aan deze van de grote mast zijn weeflijntjes aangebracht. Het grootstag gaat naar de voorsteven. In grote trekken heeft men hier de vorm van het hoekertuig, waarvan tot hiertoe aangenomen werd, dat het slechts in de 17^e eeuw in gebruik was ⁽³²⁾. Het hier afgebeelde schip is dus klaarblijkelijk een « houcker » of « houck-

(32) G. C. E. CRONE, *Nederlandsche jachten*, blz. 282, zegt, dat reeds in de 17^e eeuw hoekers met twee en drie masten bestonden. De vaststelling werd ontleend aan NICOLAES WITSEN, *op. cit.*, die op blz. 165 terloops over hoekers spreekt. J. J. TESCH en J. DE VEEN, *op. cit.*, blz. 18 en 19, nemen aan, dat aanvankelijk geen verschil bestond tussen een buis en een hoeker. Volgens hen zou de hoeker ontstaan zijn uit de buis, door weglating van de fokkemast en dit eerst in de 17^e eeuw. Dit soort schip, dat dan de hoekwantvisserij bedreef werd hoeker genoemd: « Derartige Schiffe sind auf alten Gemälde aus dem 17. Jahrhundert wiederholt abgebildet worden. Schon zu dieser Zeit sieht man oft, dass der kleine Vordermast fortgelassen wird, so das nur zwei Masten, der vordere bei weitem der längere übrig blieben ». G. C. E. CRONE, *Nederlandsche jachten*, blz. 226, haalt ook een passage aan uit VAN LOON, *Burgerlijke scheepsbouw*, 1838: « Hij zegt dat de gedaante reeds lang dezelfde is gebleven en sinds het jaar 1607 eenig in haar soort is ». Crone besluit: « Hoewel mij voor dit jaar geen bepaalde aanwijzing bekend is, komt het mij voor, dat dit in verband te brengen is tot den toenmaligen grooten bloei der zeevisserij, dat men vermoedelijk inplaats van de tot dusverre gebruikte kleinere booten, een grooter en doelmatiger schip is gaan bouwen van het soort zoals de hoeker ons bekend is ». De tekening van Van den Wijngaerde achterhaalt deze hypothese, als zou de hoeker vóór 1607 een kleinere boot, d. i. een open vaartuig, geweest zijn.



AFB. 11

Een haringbuis (A) aan de vleet (F) terwijl de bemanning aan dek in volle bedrijvigheid is met het kaken, kuipen en stouwen van de vangst. Het gestreken tuig ligt op de galgen, teneinde afdrijven door windvang te beletten. Het schip (B) waarop de zeilen gehesen worden is een zg. « ventjager », een schip voorzien van een beun (E) bestemd om de vis levend te houden. De ventjager komt de gevangen vis op de vangplaat-
 sen afhalen en brengt hem levend op de markt, terwijl de vissers verder vissen. Een haringbuis (C) wordt door een (Engels) schip aangevallen terwijl het aan de vleet ligt. De vissers vuren met musketten op de aanvaller, die de buis wil enteren.

boot », de latere hoeker, die in de vaart bleef tot in 1886 en hoofdzakelijk met het hoekwant viste. De tekening van Van den Wijngaerde bewijst meteen, dat de hoeker, waarvan de naam reeds in middeleeuwse geschriften voorkomt, reeds in de 16^e eeuw dit specifieke hoekertuig voerde. Tevens mag het als de oudste afbeelding van een hoeker aangezien worden, want alhoewel de naam veelvuldig genoemd werd, kon geen authentieke afbeelding getoond worden vóór de 17^e eeuw.

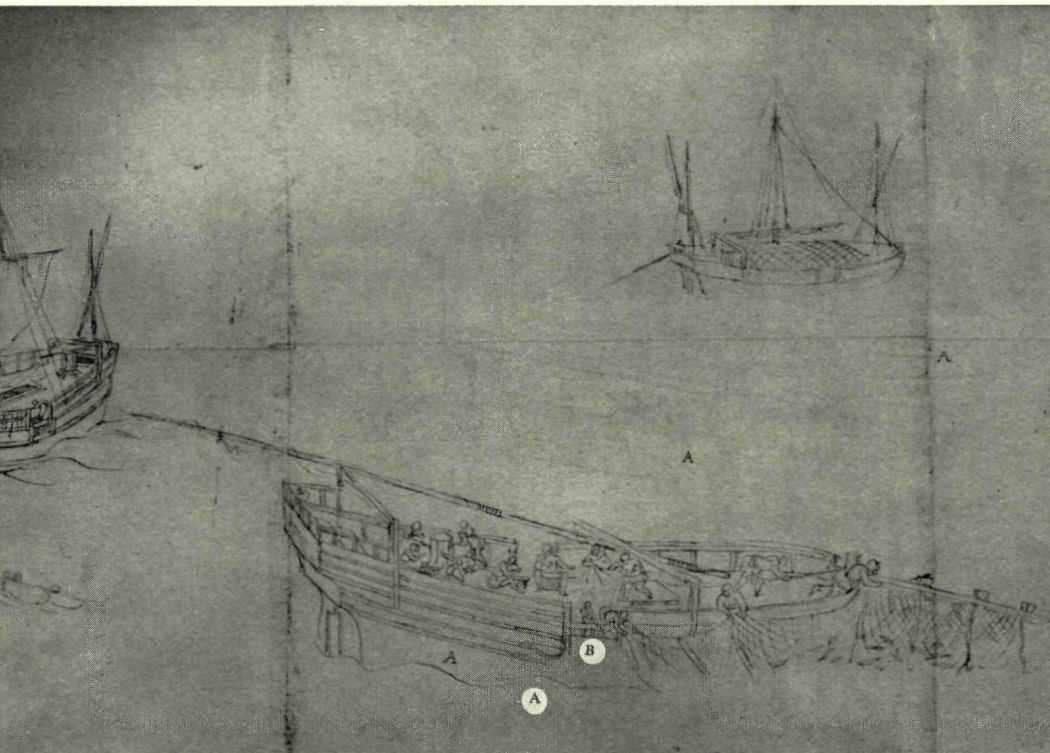
Ook de rompen van de schepen vertonen enkele opmerkelijke verschillen, die verband houden met de soort visserij die uitgeoefend wordt.

De haringbuizen onderscheiden zich door hun ruim, open dek. Midscheeps en bij het achterschip staan de galgen dwars over dek om het gestreken tuig te dragen (afb. 11 A). Tevens ziet men bij de voorste galg een luikenhoofd. Vóór de achterste galg bevindt zich een zeshoekige kaapstander, waarachter de roef volgt, die de rest van het achterschip beslaat. Het boord van de drijfnetvisser (de haringbuizen) is ter hoogte van de grote mast onderbroken. De aldus gevormde opening wordt door twee zware balken — de geesten genoemd — geflankeerd. Hiertussen draait een spil waarover de haringnetten binnenboord kunnen gehaald worden (afb. 12 B).

De hoeker, die met het hoekwant vist, is enigszins verschillend, evenals enkele zeilende schepen. In plaats van het grote, open dek van de buizen, hebben deze schepen een soort opbouw. Op het eerste gezicht doet deze opbouw aan een kajuit of een roef denken. In de wand zijn er openingen (ramen ?) aangebracht. De bovenkant van deze kajuit geeft echter de indruk uit netten vervaardigd te zijn. Aan één zijde is dit « dak » zelfs open en lijkt op een luik. Is deze opbouw misschien een bergplaats voor vis ? (afb. 10 B).

Het nettengat in het boord ontbreekt bij deze hoekers. Dit heeft voor gevolg dat zij — mede door de opbouw — niet in staat zijn netten binnenboord te halen, zodat men mag aannemen, dat zij enkel de hoekwantsvisserij konden beoefenen. Dit bewijst dat de hoeker wel degelijk een zelfstandig typevaartuig was en geen omgevormde buis. Buizen voerden soms wel een hoekertuig en deze tekening toont ons, dat dit vroeger gebeurde dan tot hiertoe aangenomen werd ⁽³³⁾. Eén der schepen (afb. 10 C) dat volop bezig is de haringnetten binnen te halen

(33) W. VOORBEYTEL CANNENBURG, *Beschrijvende catalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige teekeningen 1600-1900*. Amsterdam, 1943. Blz. 46 : « het hoekertuig dat in de eerste helft der 18e eeuw het oude driemasttuig op deze schepen (haringbuizen) heeft vervangen ».



AFB. 12

*Op deze haringbuis (A) wordt de vleet ingehaald en door het netten-
gat (B) binnenboord gehaald, nadat een visser het net en de breels van
de reep losgemaakt heeft bij het voorschip. Vier vissers draaien de kaap-
stander voor het inhalen van de reep. Twee mannen zitten bij een mand
om een aanvang te maken met het kaken van de haring; twee anderen
nemen een dekzeil van het luik weg om vaten uit het ruim te halen
om de vis te kuipen.*

langs het nettengat, en dus wel degelijk een haringbuis is, voert inderdaad een hoekertuig.

Alle vaartuigen hebben zeer bolle vormen en een zware, gebogen voorsteven. De verschansing is aan beide zijden van de voorsteven ofwel halfrond, ofwel vierkant uitgesneden, waardoor een breed, open kluisgat ontstaat waarlangs de reep van de haringnetten binnenboord komt en bij de hoekwantvisser de reep van het drijfanker. De meeste schepen hebben ten minste drie berghouten. Het achterschip is vlak en de helmstok van het roer gaat door een vierkante opening naar binnen juist onder het wulf. Hierboven staat de verschansing.

Eén enkel schip verdient nog een bijzondere vermelding (afb. 11B). Juist achter de grote mast merkt men op het dek een lang luik (afb. 11 E). Dit is waarschijnlijk een beun. Het schip heeft overigens helemaal het uitzicht van een buis. De grote beun wijst er op dat dit vermoedelijk een « ventjager » is. Ventjagers worden reeds in 1566 vernoemd ⁽³⁴⁾. Ook Smallegange vermeldt herhaaldelijk deze schepen : « Dese verschen haring nevens meer anderen visch word hier van Kooplieden gekocht, die men Ventjagers noemt, hebbende schuiten met een beunt daer altijd water in is, waer sy de visch levend houden... » (S. blz. 190).

Deze ventjagers vaarden de vissers tegemoet naar de visplaatsen en namen daar de vangst over. Doorgaans waren deze venters snelle zeilers, waaraan zij hun naam « jager » te danken hadden.

De visserijtechniek werd door Van den Wijngaerde op uitzonderlijke wijze geïllustreerd, in het bijzonder de drijfnetvisserij met de haringvleet en de hoekwantvisserij met de beug. Twee der vissende buizen zijn zeer duidelijk getekend. Eén ervan ligt achter de vleet (afb. 11 A). Door het bakboordkluisgat ziet men de reep van het haringnet binnenboord komen. Deze reep gaat vermoedelijk naar de kaapstander op het achterschip, wat echter op de tekening niet uit te maken valt. Direct aan de reep hangt het net, terwijl bij een andere visser (afb. 11 C) het net aan seizings hangt, wat de gebruikelijke methode is tot op heden. Vast aan de reep zijn een aantal vaatjes (breel of joon genoemd) bevestigd, juist daar waar de verschillende netten aan elkaar gezet zijn. Ook deze werkwijze is later veranderd door de breels aan een seizing vast te maken. Op te merken valt, dat het net vlak bij het schip uitgezet is ⁽³⁵⁾.

(34) J. J. TESCH en J. DE VEN, *op. cit.*, blz. 11.

(35) Tegenwoordig 165 tot 500 m. naargelang van de weersomstandigheden.

Op het schip zelf wijst alles er op dat de vleet volledig geschoten is. Alle opvarenden werken aan dek. Enkelen zijn bezig met het kuipen van haring. Anderen rollen vaten naar het luik waar zij overgenomen worden om gestouwd te worden. Op het achterschip ziet men een man vissen met een kabeljauwlijn. Inderdaad visten ook haringvangers met het hoekwant, vooral na het haringseizoen. Op een andere buis (afb. 12 A) is men bezig de vleet binnen te halen. Vier man staan aan de kaapstander en halen de reep door het kluisgat binnen. Bij de voorsteven wordt het net van de reep losgemaakt en langsijz gehaald. Op dit ogenblik worden ook de breels van het net losgemaakt. Over de rol tussen de geesten worden tenslotte het net en de vis binnenboord genomen (afb. 12 B) ⁽³⁶⁾. Twee der opvarenden nemen reeds een dekzeil van het luik weg. Het aantal vissers op deze afgebeelde buizen blijkt 12 à 14 man te zijn. Men mag aannemen, dat dit de gehele bemanning is, precies omdat men op dit ogenblik in volle activiteit is, waarbij de gehele bemanning op de been is. Reygersberg (in Boxhorn 1646) schrijft over « buysen, die men met twintich ofte dertich mannen in de Zee zendt, elck na syn groote om Harink daer mede te vanghen... » (blz. 5), terwijl Smallegange inderdaad 12 à 13 koppen vermeldt (S. blz. 186). Een derde buis voert een hoekertuig (afb. 10 C). Ook hier is men bezig de vleet in te halen.

Ook de hoekwantvisserij is bijzonder duidelijk voorgesteld (afb. 10 B). Een hoeker, het grootzeil neergelaten en enkel de bezaan bij, ligt achter een drijfanker (afb. 11 D). Dit drijfanker heeft twee lijnen, die ieder een hanepoot aan het uiteinde dragen. De bovenste lijn is vast aan een spier waarop een ton genaaid is als drijver. De onderste lijn zit aan de onderhoeken van het stuk geteerd zeildoek, dat aan de spier vast is. De onderhoeken zijn verzwaard met lood. Hierdoor wordt het doek opgehouden in de stroming en vormt op deze wijze een drijvend anker, waardoor belet wordt, dat het schip te veel drift zou hebben ⁽¹⁷⁾.

Bij de hoekwantvisserij worden twee technieken getoond: het vissen met de handlijn en het vissen met de beug.

Aan stuurboord staan enkele opvarenden, die een kabeljauwlijn hanteren. De auteur heeft één van de lijnen volledig getekend (afb. 10 E). Onder aan de handlijn is een dwarsstang bevestigd, waaraan

(36) Uitvoerige beschrijving van het binnenhalen van een haringvleet in A. HOOGENDIJK, *De grootvisserij op de Noordzee*, Haarlem, 1893, blz. 285-295.

(37) Vergelijkende afbeelding in FRANS BLY, *op. cit.*, blz. 96.

twee snoeren hangen. De lijn zelf is verzwaard met een zinklood ⁽³⁸⁾y. Dit vangtuig werd tot in de 19^e eeuw nog door onze Vlaamse vissers gebruikt — en hier plomplijn genoemd — evenals de kollijn en de traap ⁽³⁹⁾, deze laatste vooral voor vis die hoog zwemt, als makreel, knorhaan, wijting, enz. en dan enkel in bepaalde weersomstandigheden. De kollijn werd normaal 's zomers gebruikt, doch in de winter werd kabeljauw met de beug gevangen ⁽⁴⁰⁾.

Van den Wijngaerde tekende de beugvisserij in « beknopte » vorm (afb. 10 F). Aan het achterschip is een reep in zee gelaten, vermoedelijk verzwaard met een lood of een anker. Op de reep is een lijn gestoken, voorzien van de snoeren met haken. De lijn is aan het uiteinde van een ton met vlag (joon) bevestigd, zodat het tuig niet naar de bodem kan zakken. Normaal moet deze beuglijn veel langer zijn, doch de auteur zou dit onmogelijk op zijn tekening kunnen uitbeelden. Het principe van het tuig is echter volkomen duidelijk. De hier getekende beuglijn is een variante, en een voorloper van de latere beug. De lijn met snoeren en haken werd dan in zee neergelaten, verzwaard met ankers om het geheel ter plaatse te houden. Om de mijl werden dan jonen vastgemaakt aan de lijn, waardoor deze op een gewenste diepte drijvende bleef. Ook bleef het tuig niet vast aan het schip, maar werd vrij in zee uitgezet, met de jonen als bakens voor het terugvinden ervan.

Smallegange geeft over deze beug enkele bijzonderheden : « Ter plaetse gekomen daer sy moeten visschen, snijden sy die Prikken [d. i. het aas] in 10, 12 à 16 stukken na dat sy groot zijn, en doen elk stuk aan eenen houk : yder houk is aen een Touken (Snoer genaemt) 2 à 2 1/2 voet lank, die aen een lijn of ander touw vast gemaect worden, omtrent twee vadem van malkander. Yder lijn is 53 à 54 vadem lank, en also worden 150 lijnen aan malkander gehecht, die dan met kleine ankerkens te gronde gelaten, en naderhand, volgens de gelegenheid van tijd en weer, binnen scheeps-boord opgehaelt; met welke sy dusdanig Cabeljau, Schelvisch, Heilbot, Tarbot, Rocchen, Vleeten, &C vangen, maer meest Cabeljau » (S. blz. 186) ⁽⁴¹⁾.

(38) Vergelijkende afbeelding in PETER F. ANSON en H. De ROOY, *De visscherman en zijn werk*. Amsterdam, 1934, blz. 166. Dergelijke handlijnen worden nu nog in Noorwegen gebruikt.

(39) FRANS BLY, *op. cit.*, blz. 93-97; voor het kollen, blz. 105.

(40) Uitvoerige gegevens over de beugvisserij in : CHARLES DE ZUTTERE, *op. cit.*, blz. 278-291; blz. 299-305 ook over de beugvisserij van de Antwerpse vissers. Zie ook A. HOOGENDIJK, *op. cit.*, blz. 194-250.

(41) Zie ook : FRANS BLY, *op. cit.*, blz. 155. Voor geschiedkundige bijzonderheden : J. J. TESCH en J. DE VEEN, *op. cit.*, blz. 19 en 27.

Van den Wijngaerde verwijst op zijn tekening ook naar de overvallen waaraan vissersvaartuigen in de 16^e eeuw blootstonden vanwege kapers en vanwege Engelse en Schotse schepen. Onze schepen visten inderdaad dicht onder de kust van Engeland en Schotland, wat door de vissers aldaar met lede ogen aangezien werd.

Op de tekening (afb. 11 C) zien wij een buis, die aan de vleet ligt met gestreken tuigage. Een driemastschip loopt recht op de buis aan, de enterdreg klaar aan de boegspriet. Op de fok staat een kruis getekend. Bedoelde de tekenaar hiermede misschien het Engelse St George kruis, hiermede zinspelend op de veelvuldige conflicten tussen de Vlaamse of Hollandse vissers enerzijds en de Engelse of Schotse vissers anderzijds? De bemanning van de buis laat zich niet onbetuigd en weert de aanvaller met musketvuur af. Deze overvallen waren oorzaak van het uitbouwen van het konvoosysteem. De vissersvaartuigen vaarden dan enkel in groep uit, soms nog geëscorteerd door oorlogschepen, de zg. « buisconvooiers ». Ook werden op sommige buizen dubbele bemanningen geplaatst voorzien van de nodige bewapening (42).

Uit het onderzoek van de tekening van Van den Wijngaerde blijkt, dat zij als iconografisch document in de ruime zin, als een stuk van hoge kwaliteit en betrouwbaarheid mag aangezien worden.

Wat de verschillende aspecten betreft, die in het bijzonder verband houden met de visserij, is de vrijwel onbekende « Zelandiæ Descriptio » als één van de meest interessante tekeningen uit de 16^e eeuw te noteren. De oorspronkelijke en juiste voorstelling van de visserijbedrijvigheid in de Scheldemonding en de Noordzee in de 16^e eeuw zijn van die aard, dat het belang van het document nauwelijks kan overschat worden.

(42) A. BIJL Mz., *De Nederlandse convooidienst; de maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden.* 's-Gravenhage, 1951.

A. DEGRYZE, *De konvooiering van de Vlaamse vissersvloot in de 15^e en de 16^e eeuw*, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 's-Gravenhage, 1948, blz. 1-24.

