

De waterschepen van Marken en het recht om ze te bevaren.

(’n Geschiedkundige bijdrage voor onze collegae-historici te Marken.)

L. Appel

Hoort mannen, hoort naar mij.
Wanneer men uijt den IJstroom komt
en Pampus raect voorbij,
Zoo doet ter linckerhand
in zee zich op een weiland
dat Marken heet van ouds,
een schoon en visserseiland.

(Vrij naar Vondel
uit de Gijsbrecht van Aemstel.)

’n Vermelding op 19 nov. 1803 in het notulenboek van de Raad van Monnickendam (nr 29 van het oud-archief van de stad) over een ontvangen missive van de wethouders van Amsterdam dd 16 nov. betr. het reglement der waterschepen trok mijn aandacht.

Waterschepen? Er waren wel 4 soorten:

- a. vaartuigen die door de Hollandse vissers gebruikt werden om op de Zuiderzee te vissen, voorzien van een bun (gevuld met water), waarin de vis levend bewaard kon worden.
- b. schepen, die zoet water uit de Vecht haalden als drinkwater voor de bewoners van steden en voor brouwerijen om er bier van te maken.
- c. schepen die zout water haalden uit zee ten behoeve van de zoutketen voor de productie van zout.
- d. tot slot de Marker waterschepen, die de scheepskamelen in de 18^e en begin van de 19^e eeuw voortsleepten over het ondiepe water van Pampus.

Grotere schepen, zoals Oost-Indiëvaarders moesten vanwege hun te grote diepgang, doordat ze zwaar beladen waren, worden opgenomen in zo’n scheepskameel, die de schepen uit het water oplichtte om ze in de haven van Amsterdam te loodsen. Deze laatstgenoemde schepen (’n soort sleepboten) interesseerden mij bijzonder.

In het jaarboek 1995 van het steekarchief Waterland trof ik een artikel aan over dit onderwerp van een goede vriend, de historicus dr. Jan Ringeling, onder de titel: “Uitdammer ambts-dragers en beroepsbeoefenaars”.

Aan het slot van dit artikel schrijft hij over de waterschippers (veelal sleepbootkapiteins), die tot taak hadden de scheepskamelen over Pampus te trekken en waarbij practisch uitsluitend Markers en Uitdammers betrokken waren. Volgens Pieter le Comte (schrijft hij) bestonden er in deze bedrijfstak twee particuliere rederijen op het eiland Marken, waarvan de grootste sinds 1741 contractueel verbonden was met de Raden ter Admiraliteit ofwel de Staat der Nederlanden en de Verenigde Oostindische Compagnie.

Het scheepskameel werd als transportmiddel voor schepen ontwikkeld in de jaren 1688 tot 1691 door de Amsterdammer Meeuwis Meindersz Bakker. Hij beproefde de bruikbaarheid voor ’t eerst in april 1691. Het had grote gelijkenis met het tegenwoordige droogdok, maar bestond uit 2 delen, die als 2 grote halve langwerpige vruchtpartten (houten caissons) het te lichten schip omsloten om van onder met kabels aan elkander vastgeketend te worden.

In deze vorm paste precies een scheepsrump zodat deze met enig stutwerk, ook bij storm, op z'n plaats bleef. De caissons waren waterdichte kamers die, bijna volgepompt met water, aan

weerszijden van het schip werden bevestigd. Door deze vervolgens leeg te pompen kon het geheel tot anderhalve meter hoger opgetild worden met als doel de ondiepte te passeren. 'n Octrooi hiervoor hebben we niet gevonden, wél dat de uitvinder van de Admiraliteit een jaargeld voor het leven kreeg omdat nu oorlogsschepen met volledige bewapening met succes over Pampus heen konden worden getild. Beide delen van het kameel werden zelfs van een zeil voorzien, maar het geheel was zo log dat er één tot vijf waterschepen aan te pas moesten komen om er een beetje vaart in te brengen. Dit gebeurde in het begin door een stelletje private ondernemers die met hun scheepjes uit Waterland en Marken kwamen. De constructie van de scheepskameel was aanvankelijk zeer primitief zodat er verschillende pogingen werden ondernomen om hierin verbetering te brengen. Dit lukte Job Maij, burger en inwoner van de stad Amsterdam, die in 1744 'n methode vond om, met 't kameel de grootste schepen, vooral driedeksschepen, in veel kortere tijd en met minder ongemak als in het verleden, over Pampus heen te brengen.

Op 26 juni 1744 kreeg hij octrooi op z'n uitvinding voor de tijd van 30 jaar van de Staten van Holland en Westvriesland. De gecommiteerden van de Hollandse Raden en Collegiën der Admiraliteit hadden dit geadviseerd.

“Met seclusie (uitsluiting) van alle anderen, wie zij ook mochten zijn, kreeg hij toestemming zich te bedienen van zijn uitvinding, door hem uitgedacht, om schepen over Pampus te brengen en elk en 'n iegelijk (iedereen) te verbieden zich daarvan op enigerlei wijze te bedienen of gebruik van te maken of ook het ontwerp na te maken, direct of indirect, onder verbeurte van een boete van f. 6,000,-, waarvan één derde voor de officier die de bekeuring rechtmatig zal doen, één derde voor de armen en het resterende deel voor de verzoeker van het octrooi.

Verzoeker zal, voordat hij enig empooi aan zijn uitvinding zal geven, ons daarvan een nette beschrijving leveren, die bij ons ter secretarie bewaard zal worden.

Den Haag, 26 juni 1744 J.H. van Wassenaar”.

De “nette beschrijving” van de uitvinding werd tot nu toe niet gevonden ('n afschrift van het octrooi is te vinden in de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam onder nr S 576 (6) H 126 (I+II).)

In 1741 hadden zich 2 rederijen gevormd, de grote en de kleine Compagnie, de eerste verbonden met een contract aan de Raden ter Admiraliteit en de V.O.C. met 15 schuiten, de tweede slechts met 3 schuiten voor de andere verzoekers om hulp. In 1783 wordt onder het contract ter uitbreiding van de verbintenis met de Admiraliteit de handtekening van Willem Maij gevonden. Is dit 'n zoon van de uitvinder? Een van de voorwaarden was dat het wapen van de Admiraliteit met zwarte verf op de zeilen van de waterschepen van de grote Compagnie werd geschilderd, als onderscheid met die van de kleine Compagnie.

Aan het einde van de 18^e eeuw, toen de handel met Oost-Indië en de Oostzeelanden door de 4^e Engelse oorlog (1780-1784) sterk verminderde, raakten de grote zowel als de kleine Compagnie in verval en vooral het beheer van de waterschuiten, die door gebrek aan inkomsten niet vernieuwd konden worden, functioneerde belabberd.

De Admiraliteit te Amsterdam trachtte in 1792 hieraan tegemoet te komen met een reglement, terwijl de Kamer van Koophandel een bedrag van F. 75.000,- ter beschikking stelde om de vloot van waterschepen op te knappen. De vrijheid van handelen werd hiermee echter nauwelijks aangetast zodat de organisatie na 10 jaren weer geheel in duigen was gevallen.

Er moest een andere aanpak komen en het onderhoud mocht niet meer aan de particuliere eigenaren worden overgelaten. Een gezamenlijk bezit zou een betere optie zijn. Men moest de waterscheepsman alleen het recht geven om het schip te mogen bevaren. In 1802 werd besloten hierin verandering te brengen en 5 commissarissen te benoemen, 2 van het Gouvernment, 3 van de Compagnie en 1 van de Koophandel.

Er volgde inspectie van de schuiten en verschillende werden als onherstelbaar afgekeurd, wanneer mogelijk werden ze gerepareerd, maar om het oude en begeerde aantal van 18 vaartuigen te bereiken moesten op 's landswerven van Amsterdam en Rotterdam op 's landskosten verschillende nieuwe vaartuigen worden gebouwd. De controle op het onderhoud van de waterschepen moest worden verscherpt en per groep van 6 schuiten werd een overman benoemd.

Op 17 maart 1803 wordt, in overleg met de Raad der Marine, een reglement opgesteld waaraan de schippers van de waterschepen van Marken zich strikt zouden moeten houden. Men heeft vastgesteld dat het aantal waterschepen thans voldoende is om 's lands schepen, die uit Azië komen en ook het overige scheepvaartverkeer op Amsterdam over Pampus te kunnen helpen, zodat alle vreemde hulp zoveel mogelijk moet worden tegengegaan en geweerd. De overliden zullen daarom moeten toezien dat geen schepen door botters of andere voertuigen over de ondiepten worden gesleept.

De schipper die dit gebod negeert zal de helft van het sleeploon, bij dit reglement bepaald, ten voordele van het fonds der waterschepen moeten storten. De commandanten van de binnenvarende schepen moeten worden verzocht van geen andere hulp gebruik te maken. Een extract van dit reglement zal worden toegezonden aan de Raad der Marine. Hiermede komen de voorschriften, opgesteld door de voormalige Staten van Holland en Westvriesland op 7 sept. 1792, te vervallen.

Reglement voor de waterschepen van het eiland Marken.

(Het origineel bevindt zich in de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. Het geheel bestaat uit 24 bladen, zodat we met een globale omschrijving van de artikelen willen volstaan, het document is te vinden onder nr S 465 K II 25).

- art. 1 De samenstelling van het bestuur wordt aangepast en wel door 5 commissarissen aan te wijzen, 2 van de marine, 1 van de Raad der Aziatische bezittingen en 2 uit de Regering van de stad Amsterdam. Dit college zal streng toezien op het nakomen van het reglement. Zo nodig zullen eventuele vergaderingen worden gehouden in de Schrijvers toren te Amsterdam.
- art. 2 Uit 6 van de oudste schippers van de waterschepen zullen de commissarissen drie overliden kiezen die voor 3 jaren worden aangesteld. Jaarlijks zal hiervoor een nominatie-voorstel van 2 personen worden ingediend, waaruit 1 persoon wordt gekozen om een aftredend lid te vervangen.
- art. 3 De waterscheepslieden zullen plechtig moeten beloven dat zij hun schepen, die van

landswege zijn gebouwd of gerepareerd, nooit zullen verkopen of bezwaren, onder welke benaming dan ook. Dit geldt zowel voor het grote als het kleine genootschap van het eiland Marken, waarin alle waterscheepslieden thans verenigd zijn om in één beurs op gezette tijden te varen. Van het door ieder verdiende sleeploon zal 1/6 deel moeten worden afgestaan en gedeponeed worden in een reservefonds teneinde de schepen, zo nodig na 8 jaren, te repareren, schoon te maken, te breeuwen, smeren en te schilderen. Wie zich hieraan niet houdt zal worden afgezet.

art. 4 De eerste 8 jaar, nadat het schip is overgedragen, moet de schipper zelf voor het onderhoud zorgen. Voorgeschreven wordt hoeveel maal per jaar het schip op de

helling moet en dat slechts 2 schepen tegelijk ter reparatie mogen worden aangeboden.

Precies wordt voorgeschreven wat bij onderhoudsbeurten moet plaatsvinden.

art. 5 Wanneer de waterscheepslieden een nieuw schip krijgen zullen zij het oude met volledig toebehoren moeten inleveren om publiekelijk te verkopen en de opbrengst te storten in het reservefonds. Er zal geen aanspraak gemaakt mogen worden op oude onderdelen.

art. 6 Onverwachte rampen en schaden, alsmede het aanmaken van nieuwe zeilen, ook de aankoop van ankers en zware touwen zullen uit het reservefonds worden bekostigd. De agendaris zal verplicht worden streng toe te zien dat versleten en onbruikbaar geworden goederen niet privé worden verkocht.

art. 7 De waterscheepslieden zijn gehouden onder hachelijke weersomstandigheden op order van de overlieden of agendaris zich naar de schepen te begeven die om assistentie vragen. In welk geval zij voor getoonde vigilantie (waakzaamheid) een behoorlijke beloning zullen ontvangen.

Bij weigering daarentegen zullen zij een boete verbeuren of worden gecorrigeerd. De eventueel opgelopen eigen schade zal uit de reservekas worden vergoed.

art. 8 Na verloop van de reeds genoemde 8 jaren wordt voor rekening van het reservefonds 'n algehele reparatie toegepast, waarna de schippers wederom voor 6 jaren hun schip voor eigen rekening zullen moeten onderhouden.

art. 9 De namen der schepen zullen op de achterste roefbalk gesneden worden, zodat commanderende officieren van schepen die hulp nodig hebben, dit duidelijk zichtbaar kunnen waarnemen. Tevens zullen de namen met grote, zwarte letters in de nok van het zeil geplaatst moeten worden.

art. 10 De overlieden zullen ervoor zorgen dat steeds 4 waterschepen tussen Amsterdam en de

kuil van marken worden gehouden, waarvan er 3 altijd bovenwinds moeten liggen, terwijl 1 benedenwinds zal moeten blijven om bij schielijke verandering van de wind in te kunnen grijpen.

art. 11 Schepen die hulp verlangen van één of meer waterschepen zullen hun vlag van achteren "in sjouw" moeten heisen (gedeeltelijk opgerold). Lands oorlogsschepen zullen, zoals gebruikelijk, de rode vlag in de hoogste top moeten heisen.

art. 12 De waterscheepslieden zullen verplicht zijn de schepen, die het eerst voor Pampus komen, het eerste te helpen, tenzij diepgaande bodems vanwege het aankomend getij,

eerder moeten worden afgehandeld.

art. 13 De sleeplonen zijn afhankelijk van de diepgang der koopvaardij-schepen en het aantal waterschepen dat nodig is. Tot 10 voet diep betaalt men voor een waterschip F. 11,-. Heeft men een tweede nodig dan moet daarvoor F. 7,- betaald worden. De prijs voor elk volgend waterschip is billijker. Voor schepen met grotere diepten betaalt men weer meer voor elk waterschip, maar eveneens afnemend bij 'n groter aantal. Schepen boven de 14 voet diepgang zullen voor iedere ¼ voet f. 2,- méér betalen voor elk schip dat ze nodig hebben.

art. 14 Wanneer een schip door één of meerdere waterschepen niet over Pampus kan worden
getrokken en door kleinere schepen gelost moet worden, zal het gemiddelde
sleeploon
moeten worden betaald.

art. 15 t/m 18 De overige artikelen geven instructies h^oe de zaak verder administratief moet worden afgehandeld met overliden en agendaris.

Op 29 november 1811 wordt door de gezamenlijke bevaarders van de waterschepen van het eiland Marken, bekend bij notaris Corn. Hottentot én van genoegzame ouderdom en be-

kwaamheid, een getuigenis van de waarheid afgelegd over een ongeval dat één van hen overkomen is. Ze verklaren uit liefde tot de waarheid en op verzoek van Pieter Pietersz Dorland, medebevaarder van het waterschip "De Noordzee", dat genoemde collega een zeer geschikt persoon is, zowel in zijn betrekking als bevaarder van het genoemde waterschip, maar ook dat hij sedert de tijd van 36 jaren (waarvan 33 jaren als schipper) met de meeste spoed, vlijt en ijver in dat beroep heeft getoond en zijlieden het vertrouwen in hem nooit beschaamd hebben gezien, want van enige moedwil of wangedrag was geen sprake toen hij het waterschip "Het Zeepaard" heeft overzeild en enige schade toebracht, maar dat dit alleen door bloot toeval gebeurde doordat hij niet op tijd kon afdraaien met zijn schip. Wij kunnen en willen dit onder ede bevestigen:

Jan Pietersz. Teerhuijs, Pieter Sijmonsz. Uijdam, Claas Klaase Teerhuijs, Jan Muusz, Dirk Pietersz. de Waart, Sijmon Klaasz., Pieter Cornelisz. de Waart, Corn. Jansz. De Wit en Reijn Jansz. de Wit.

Op dezelfde datum verschenen nóg eens 4 personen die over het ongeval een ontlastende verklaring willen afleggen:

Pieter Pietersz. Dorland en Jan Jacobs als bevaarders van het waterschip "De Noordzee", benevens Jan Jongejaaps en Sijmon Outgers als bevaarders van het waterschip "De Zee-meeuw" verklaren onder ede dat de laatste twee hebben gezien dat de schipper van "De Noordzee" zijn schoot heeft losgegooid om, als het mogelijk was, beneden het schip, genaamd "Het Zeepaard" om te zeilen en de andere, eerstgenoemde twee, verklaren dat het aanzeilen tegen het roer van bovengenoemd schip louter en alleen werd veroorzaakt door de extra vuiligheid, omdat het tenminste een jaar geleden was dat het op de helling was geweest en schoongemaakt. Hetgeen ondertekend werd door genoemde schippers.

Eveneens op de 29^e november 1811 werd 'n getuigenis van 'n geheel ander feit afgelegd: De eerbare Jan Teerhuis en Pieter Cornelisz de Waart, beiden bevaarders van het waterschip, genaamd "De Boreas", alsmede Pieter Sijmons, Klaas Teerhuis en Sijmon Klaasz., bevarende het schip "Papenbraak", benevens Jan Muusz en Dirk Pietersz. De Waart,

bevaarders van het schip "Marken", allen aan de notaris bekend en van goed gedrag om de waarheid in dezen te kunnen bevestigen, verklaren dat zij gezamenlijk met de bevaarders van het schip "Europa", genaamd Arian Cornelisz. (de Jonge) en Cornelis Jansz. zich op weg hebben begeven naar de stad Edam teneinde bijeen te komen binnen de haven van Medemblik om een aldaar liggend schip van oorlog te slepen "onder de Vlieter" op last van de heren commissarissen van de waterschepen.

Het gebeurde op maandag, de 4^e november jl. des avonds om half 5 dat zij de haven zijn uitgezeild en die nacht tot dinsdag, de 5^e benoorden Edam, in de bocht de ankers hebben uitgeworpen en tot de morgenstond half 4 onder zeil zijn gegaan met mooi weer en Z.W. wind. Toen zij voortzeilden begon de wind op te teken en omstreeks 10 uur in de morgen dermate toe te nemen dat zij nauwelijks in staat waren enig zeil te kunnen voeren of te reppen. Na enige tijd bemerkten zij dat hun schepen geheel met zeewater werden overladen doordat de naden van de schepen zowel aan stuur- als aan bakboordzijde geheel van "werk" ontdaan werden en zij, als ze zouden doorvaren, zouden zinken. Daarom trachtten zij nog de haven van Hoorn binnen te lopen, maar het schip "Europa" was reeds gezonken, tenminste zodanig dat het water reeds over de roef heen spelde. De schippers van de "Borias" en de "Papen-braak" beloofden elkaar bij te staan tot de uiterste nood. In de haven van Hoorn gekomen hebben zij hun schepen leeggepompt en dadelijk een vaartuig gehuurd om naar het gezonken schip te varen en de in nood verkerende lieden van het schip "Europa" alle hulp en bijstand te verschaffen. Zij hebben dit gedaan voor zover het weer en de wind het toeliet.

Dit verklaarden zij, waar en waarachtig te zijn geschied, en zijn bereid dit onder ede te willen bevestigen:

Jan Pietersz. Teerhuijs, Pieter Cornelisz de Waart, Pieter Sijmonsz. Uidam, Claas Klaasz. Teerhuijs, Sijmon Klaasz. en Jan Muusz, Dirk Pietersz. de Waart en Muus Pietersz. Teerhuijs.

Uit deze beschrijvingen van ongevallen bleek dat men te maken had met het puik van de eilandbevolking. De gemeenschappelijke verantwoordelijkheid ten opzichte van collega's en schepen moet wel ontstaan zijn uit een hechte samenwerking.

De namen van deze waterscheepslieden zijn door deze notariële acten bewaard gebleven. Ze zijn te vinden in 't nots archief nr 3152 v. nots Corn Hottentot v. Marken.

Oorspronkelijk waren er 18 schepen met 36 opvarenden. In 1823, om precies te zijn: op 13 december, kwam het Noordhollands kanaal klaar (een 80 kilometer lang kanaal van Den Helder tot Amsterdam, beschreven in het jaarverslag 1989, pagina 24), zodat men verwachtte dat het met de vaart naar Amsterdam, over de Zuiderzee, wel zou gaan aflopen. Het tillen van grote schepen met scheepskamelen over Pampus zou dan ook niet meer nodig zijn en daarom begon men voorbereidingen te treffen de hulp van waterschepen in te krimpden. In 1824 en 1825 werden van de 18 waterschepen er 6 afgedankt en gesloopt, maar de bemanning werd toegevoegd aan de overgebleven 12 schuiten, zodat er nu 3 verantwoordelijke scheepslieden per schip werden geadministreerd.

In de acten van notaris Age Volkerse te Monnickendam vonden we het verdere proces van de afbouw van de laatste 12 waterschepen en de namen van de bemanning, zodat we alle opvarenden van de oorspronkelijke 18 schepen te weten kwamen.

In deze twee acten van de notariële archief nr 3584 acte 3161 dd. 16 oct. 1826 en acte 3247 dd. 4 dec. 1827 werd het gehele dramatische gebeuren beschreven.

Als commissarissen over de waterschepen van het eiland Marken fungeren Anthoni Roepel equipagiemeester, Pieter Schut constructeur en Daniel Danielsz Arbman burgemeester van Monnickendam.

In de eerste acte van 1826 wordt bij Koninklijk Besluit dd. 19 juli bepaald dat slechts 6 van de 12 overgebleven waterschepen volstrekt nodig zullen zijn om aan te houden en de 6 bodems die in de slechtste staat verkeren zullen worden gesloopt of ter verkoop in eigendom worden afgestaan aan de 18 bevaarders, terwijl de afgestane schepen niet meer voor het slepen over Pampus mogen worden gebruikt.

Deze 18 personen krijgen, in verband met de af te schaffen waterschepen, een eenmalige gratificatie van F. 150,- bij wijze van uitkoop voor het indertijd gegeven "recht van bevaren", terwijl zij dan ook daarmee van het recht en verdere vorderingen finaal afstand moeten doen. Een nominatielijst van de bevaarders der nog bestaande 6 schepen is gezonden aan de Minister van Marine en Koloniën. Hieruit bleek dat de voorgestelde personen geschikt werden verklaard om aan te blijven.

In de tweede acte van 1827 wordt besloten de 6 nog aanwezige waterschepen van het eiland Marken ter sloping op verkoop aan de 18 bevaarders in eigendom af te staan. De opbrengst zal onder de 18 betrokken bevaarders moeten worden verdeeld, ook zij krijgen ieder de F. 150,- gratificatie als uitkoopsom op conditie dat zij deze schepen nimmer verder mogen gebruiken voor het slepen over Pampus.

De gezamenlijke comparanten schatten de waarde van de 6 overgebleven waterschepen op F. 600,- per stuk, tesamen op F. 3.600,-, welke mogelijke opbrengst (evenals de vorige opheffing in 1826) onder alle comparanten zal worden verdeeld.

Een overzicht van alle 36 waterscheepslieden vindt u per waterschip op bijlage I, waarbij de oorspronkelijke bemanning van de eerste 6 gesloopte waterschepen werd toegevoegd als derde man per schip in de overgebleven 12 schepen, die in 1826 en 1827 uit de vaart zouden worden genomen.

Het is vreemd dat in de talrijke boeken die over Marken verschenen zijn (voor zover ik weet) nooit gerept is over de bemanning van deze waterschepen. Alleen P. le Comte noemt de namen van de waterschepen op blz. 40 van zijn boekje "Schepen en vaartuigen". De meeste familienamen van de in bijlage I genoemde waterscheepslieden van Marken zijn thans nog te vinden in het huidige telefoonboek van Marken. Hieronder volgen deze namen met het aantal vermeldingen dat daarin voorkomt:

Commandeur	25 maal	Schipper	54 maal
Dorland	2 "	Teerhuis	24 "
de Groot	13 "	Uidam	8 "
de Jong	6 "	Visser	45 "
Kaars	24 "	de Waart	24 "
Peereboom	8 "	de Wit	4 "
Pereboom	14 "	Zeeman	61 "
Roos	15 "	Zondervan	19 "

Waarschijnlijk werden vanaf 1792 alleen Marker waterscheepslieden geaccepteerd tot de Grote en Kleine compagnie (de inhoud van dit reglement kennen wij niet).

De heer dr. Jan Ringeling, al eerder genoemd in dit artikel, heeft bij zijn onderzoekingen in Waterland de moeite genomen om alle waterschippers te noteren die hij tegenkwam in de 18^e eeuw. Hij was benieuw waar ze vandaan kwamen en stelde vast dat ze hoofdzakelijk afkomstig waren uit Uitdam (12 x) en Durgerdam (3x). Er kan alleen aan getwijfeld worden wanneer er geen sprake is van een sleep- of waterschip (in 2 acten) òf 'n compagnie waartoe ze behoorden (in 1 acte), dat we dán te maken hebben met een van de andere soorten water-schepen die in 't begin van dit artikel genoemd werden.

In bijlage III worden de gegevens die de heer Ringeling verzamelde chronologisch opgesomd.

Ik hoop dat deze bijdrage voor onze collegae- historici te Marken een interessante aanvulling op het plaatselijke geschiedenismateriaal zal zijn. Bij het doornemen van de acten van de Monnickendammer notaris Age Volkerse stuitte ik toevallig op dit onderwerp en heb het, met aanvulling van reeds bestaande gegevens, o.a. van de heer Ringeling, tot 'n zo compleet mogelijk verslag trachten te maken.

Bijlage I

Namen van waterschepen en bemanning, genoemd in de acten 3161 dd. 16-10-1826 en 3247 dd. 4-12-1827, waarin de afvloeiing van mensen en verkoop van materiaal geregeld werd: 1)

In 1824/25 afgeschaft	in 1826 afgeschaft	in 1827 afgeschaft
“AMSTERDAM” 2 koppige bemanning in volgende 2 kolommen opgenomen.	“MARKEN” Jan Muusz Dirck Psz. de Waart Jan Dolfijn	“MERCUR” Jan de Kaars Jaap Schipper Jaap Castelijn
“ZEEPAARD” idem	“BOREAS” Jan Teerhuis Pieter de Waart Klaas de Waart	“ZEPHIER” Dirk de Waart Klaas Jbsz Kaars Sijmon Zondervan

“DOLPHIJN” idem	“AURORA” Jacob Pereboom Hermanus de Graaf Klaas Cornsz Roos	“IJSTROOM” Klaas Teerhuis Sijmon Nieuwebuurt Cornelis de Wit
“DE SLEPER” idem	“EUROPA” Ariaan de Jong Elbert de Waart Pieter Dorland	“ZEEVAART” Rein de Wit Pieter Jbsz Teerhuis Klaas Klaasz Roos
“DE BRUINVISCH” idem	“PAPENBRAAK” Jan Cornsz. De Groot Sijmon Uidam Maretje Pieters Zeeman	“VIGILANTIE” Jan Schipper Cornelis Commandeur Cornelis de Jong
“DE ZEEMEEUW” idem	“NEPTHUNUS” Muus Pietersz Teerhuis Pieter Peereboom Klaas Visser	“NOORDZEE” Jan Muusz. Jan Jansz Visser Pieter Visser

1) Genoemde acten zijn te vinden in Nots. archief nr 3584 van Monnickendam.

Bijlage II

Namen van de waterscheepslieden te Marken in alfabetische volgorde, te vinden in het Streekarchief Waterland te Purmerend in het Notariëel archief:

Actennrs onder de 100 komen voor in het NA 3152 van nots C. Hottentot te Marken en boven de 3000 in NA 3584 van Nots A. Volkerse te Monnickendam.

	Naam waterschip	
Castelij, Jaap	“Mercur”	acte 3247 dd 4-12-1827 hij tekent met Kastelij
Commandeur, Cornelis	“Vigilantie”	acte 3247 dd. 4-12-1827 hij tekent met Jansz.
Dolfijn, Jan, Jacobsz.	“Marken”	acte 3161 dd. 16-10-1826
Dorland, Pieter Pietersz.	“Europa”	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 3174 dd. 20-11-1826

Graaf, Hermanus de Groot, Jan Cornelisz de Jacobsz, Jan	"Noordzee" "Aurora" "Papenbraak" "Nepthunus"	acte 50 dd. 29-11-1811 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 49 dd. 3-10-1811 zijn wede Neeltje Klaas staat haar zoon het halve recht van bevaren af
Jacobsz, Jan Jansz., Jan	"Noordzee" "Mercur"	acte 50 dd. 29-11-1811 acte 23 dd. 7- 4-1807 Jaap Jansz. bekende aan zijn moeder, Aaltje Jacobs, wede van Jan Cornsz. schuldig te zijn voor 't recht van bevaren F. 800,-
Jansz., Cornelis	"Europa"	acte 51 dd. 29-11-1811 acte 23 dd. 7- 4-1807 Evenals Jaap Jansz. bekende ook deze zoon aan zijn moeder (zie boven) 'n schuld te hebben van F. 600,- voor 't recht van bevaren.
Jong de, Adriaan	"Europa"	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811 hij tekent Arian Cornelisz.
Jong de, Cornelis Jongeaars, Pieter Kaars, Klaas Jacobsz. Kaars, Jan de Muusz, Jan	"Vigilantie" "Zeemeeuw" "Zephier" "Mercur" "Noordzee" "Marken"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 50 dd. 29-11-1811 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 50 dd. 29-11-1811 behuwd zoon van Pieter Cornsz. de Waart
Nieuwebuurt, Sijmon Klaasz.	"IJstroom" "Papenbraak"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 50 dd. 29-11-1811 laatste 2 acten alleen Sijmon Klsz. genoemd.
Outgers, Sijmen Pereboom, Jacob	"Zeemeeuw" "Aurora"	acte 50 dd. 29-11-1811 acte 3161 dd. 16-10-1826 hij tekent Peereboom
Peereboom, Pieter	"Nepthunus"	acte 3161 dd. 16-10-1826 hij tekent met Pereboom acte 49 dd. 3-10-1811 Neeltje Klaas wede van Jan Jacobsz. heeft het halve recht van bevaren afgestaan aan haar zoon Pieter Jansz.
Pietersz., Dirk Roos, Klaas Cornelisz.,	"De Bruinvis" "Aurora"	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 3161 dd. 16-10-1826

Roos, Klaas, Klaasz., Schipper, Jaap Schipper, Jan Schipper, Pieter Teerhuis, Jan Pietersz.	"Zeevaart" "Mercurus" "Vigilantie" "Noordzee" "Boreas"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 50 dd. 29-11-1811
Teerhuis, Klaas Klaasz.	"IJstroom" "Papenbraak" "IJstroom"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 50 dd. 29-11-1811 acte 38 dd. 8- 7-1811 Aagje Sijmons wede v. Klaas Teerhuis op de Monnikewerf heeft haar zoon Klaas de helft v.h. recht v. bevaren voor F. 400,- afgestaan
Teerhuis, Muus Pietersz. Teerhuis, Pieter Jacobsz. Udam, Sijmon Udam, Pieter Sijmonsz. Visser, Jan Jansz. Visser, Klaas	"Nepthunus" "Zeevaart" "Papenbraak" "Noordzee" "Nepthunus"	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3161 dd. 16-10-1826 geassist. door zijn grootmoeder, Neeltje Klaas, wede v. Jan Jacobsz. acte 3174 dd. 20-11-1826
Waart, Dirk Pietersz. de	"Marken"	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811 acte 11 dd. 7- 3-1804 Hij krijgt van zijn vader Pieter Cornsz. de Waart de helft van 't recht van bevaren voor F. 700,-. De andere helft is van Jan Muusz. Onder reglement 28-2-1803.
Waart, Dirk Cornsz. de Waart, Elbert Elbertsz. de	"Zephier" "Europa"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 53 dd. 10-12-1811
Waart, Klaas de Waart, Pieter Cornsz. de	"Boreas" "Boreas"	acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 3161 dd. 16-10-1826 acte 51 dd. 29-11-1811
Wit, Cornelis de Wit, Rein Jansz. de	"IJstroom" "Zeevaart"	acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 3247 dd. 4-12-1827 acte 50 dd. 29-11-1811
Zeeman, Maretje Pieters	"Papenbraak"	acte 3161 dd. 16-10-1826 ze is gehuwd met Pieter Admiraal-Roos visserman en met Aagje Pieters Zeeman, haar zuster, verschenen als enige nagelaten kinderen

Zondervan, Sijmon “Zephier”
Geen eigenaar genoemd van “’t Zeepaard”

acte 3247 dd. 4-12-1827
acte 50 dd. 29-11-1811

Bijlage III

Aantekeningen van dr. J.H.A. Ringeling uit acten die het waterschap behandelen.

Nots C.J. Boekweijt, M’dam, NA 3438 dd. 6 april 1687

Testament van Cornelis Thaemsz, waterschipsman en van Marietje Thaems, echtelieden te Uitdam.

Zuiderwoude ORA 3512 dd. 2 januari 1693.

Commandeur Corn. Jansz de Boer (Uitdam) transporteert aan Corn. Taemsz, waterschipsman te Uitdam, huis en erf aldaar.

Nots Sijbrand Roos, Zuiderwoude, NA 467 dd. 30 mei 1697.

Attestatie van Pieter Cornelisse, waterschipper te Uitdam, mogelijk echtenuoot van de waardinne Trijntje Jans, t.b.v. Claes Sijmonsz Portugijs, biersteker te Uitdam.

Nots Jacob Ketel, M'dam, NA 3451 dd. 10 augustus 1697.

Verkoop van een waterschip door Corn. Claesz. van Marken te M'dam aan Asje Jans te Durgerdam voor de somma van F. 700,-.

Nots Dirck Admiraal, M'dam, NA 3447 d.d. 26 juli 1706

Testament van Geertje Taems, weduwe van Pouwel Taems en Maritje Taems, weduwe van Corn. Taems, waterschipsman, gezusters, wonende te Uitdam.

Nots Pieter Ketel, M'dam, N.A. 3459 dd. 19 december 1708.

Testament van Garbrandt Claese Haen, schipper op een waterschip en Lobberig Jans Coppes, echtelieden te Katwoude.

Nots Jan Teerhuis, M'dam, NA 3467 dd. 9 april 1712.

Testament van Jan Jansz. Broer en van Eeghje Thames, echtelieden te Uitdam. Zij bezitten het waterschip "De Vreede" met de overvloedshoorn.

Zuiderwoude ORA 3514 dd. 7 februari 1726.

Jan Govertsz Kuijper, Uitdam, en Reijn Bloem, Uitdam, transporteren aan Sijbrant Claasz de Jong, oud-Burgmr. en Raad te Uitdam en Capt. Jan Pouwels Ketel, de gerechte helft in het waterschip, oud 27 jaar voor de somma van F. 900,-.

Nots Pieter Vredenhuijs, M'dam, NA 3509 dd. 17 mei 1729.

Huwelijkse voorw. van Gerrit Dirksz. Melkpot, Uitdam en van Trijntje Koetswagen, Durgerdam, bruidegom brengt in een huis te Uitdam en de gerechte helft in een waterschip, waarvan de wederhelft toebehoort aan zijn oom, Corn. Albertsz. Admiraal.

Nots Pieter Ketel M'dam NA 3463 dd. 15 juni 1729.

Testament van Hendrick Janse Swart, waterschipsman en van Neeltje Claes Ketel, echtelieden te Uitdam.

Nots Steven van der Veer, Ransdorp R2 dd. 5 januari 1732.

In de nalatenschap van Jan Pieterse Beers en Neeltje Pieters Cadt, Uitdam, bevindt zich een half waterschip.

Nots Claas Pranger, M'dam, NA 3482 dd. 11 januari 1732.

Testament van Dirk Jansz. Visser, wonende te Uitdam. De zoon van zijn broeder, Corn. Jansz. Visser krijgt zijn waterschip.

Nots Claas Teerhuijs, M'dam, NA 3475 dd. 1 juni 1734.

Testament van Dirk Jansz. Visser en Treijntje Heijns, echtelieden te Uitdam. Testateur legateert aan de kinderen van zijn broeder Corn. Jansz. Visser zijn waterschip.

Nots Jan Bruijn, M'dam, NA 3495 dd. 9 februari 1734.

Attestatie van Jacob Cornelisz., "Oude Jaap", waterschipper, Jacob Pietersz. en Pieter Dirksz. allen wonende op het eiland Marken, ten behoeve van de hoofdofficier Jan Teerhuis, in

compagnonschap waterschepen met Jan Flink en zijn zoon Claes Jansz. in 1733 verbroken wegens heftige ruzie in de haven van Durgerdam. Andere genoemde waterscheepslieden: Dirk Jansz., Heijn Jansz., Paulus Ketel en Cornelis Willemsz., (uit Durgerdam en Uitdam).

Nots Jan Bruijn, M'dam, NA 3502 dd. 14 juli 1751.

Mutueel testament van Pieter Gerritsz. Swart en Lobbetje Gerrits Backer, echtelieden te Uitdam, eigenaars van en half waterschip.

Ransdorp, Part. Archief 338 (transporten Schellingwoude 1760 – 1796) dd. 9 januari 1768

Cornelis Muijn, oud burgmr., Durgerdam, transporteert aan Simon Ketel, Durgerdam de helft in een sleep- of waterschip met tuig en want. Koopsom F. 2.000,-.

Zelfde archief dd. 20 februari 1768.

Lijsje Slot, weduwe van Paulus Ketel, Durgerdam transporteert aan Corn. Claasz. te Marken de helft in een sleep- of waterschip met tuig en want. Koopsom F. 2.025,-.

