

PLAAT N° 1. a.
Het Schip van Brugge.

Het schip van Brugge

In Augustus 1899 werd in Brugge, bij het graven van de nieuwe zeehaven, een nog goed geconserveerd, hoofdzakelijk uit eikenhout gebouwd zeil- tevens roeischip opgegraven (helaas in stukken en brokken).

E. Jonckheere schrijft uitvoerig over dit vaartuig in zijne verhandeling : « **l'Origine de la Côte de Flandre et le bateau de Bruges** », terwijl verdere bijzonderheden hierover nog te vinden zijn op blz. 207 en 208 van de « **Annales de la Fédération archéologique et historique de Belgique** ».

Het schip werd gevonden op ongeveer 4 M. diepte liggende onder jonge sedimenten op diluviaal zand ; het was lang (volgens berekening) over alles 14.50 M., breed 3.50 M. en hol 1.35 M.

Het was vóór en achter gelijk gebouwd met mooie zeeg (1) en eenigszins oplopende stevens en liep aan beide zijden vrij scherp toe.

Over de nauwkeurige afmetingen van het schip, vooral wat de lengte betreft, zijn de deskundigen het nooit eens geworden, maar veel verschil zal er in werkelijkheid met de vastgestelde lengte wel niet zijn geweest.

Het schip was, volgens Jonckheere, overboordig gebouwd, overnaads beplankt met zeven planken (boordgangen) aan elke zijde. Het had, volgens zijne tekening geen kiel en een **geheel vlakken** (uit breede planken vervaardigden ?) bodem met eene grootste breedte van 2.10 M., (2) die bij het grootspant onder een vrij stompen hoek in de zijwanden overging.

(1) zeeg = (boven) strook ; bocht in 't lang.

(2) Dit moet eene vergissing zijn. Schrijver dezes en de heer Versteeg, scheepsbouwkundige te Antwerpen, hebben getracht het schip met een vlakken bodem van deze grootste breedte te reconstrueeren. Het bleek toen meer een waschtobbe dan een schip te worden. Eene grootste breedte van ongeveer 1.60 M. zou eventueel mogelijk zijn geweest.

Het schip moet geheel open zijn geweest. De mast stond (gerekend van vóór- tot achterstevan) in het midden, ging door een zware doft (mastbank) en rustte in den dikken midden- of hoofdlijger.

Zowel in doft als ligger was een vierkant mastgat. Dat in de doft was aan den achterkant open, om den mast gemakkelijk te kunnen uitnemen en neerleggen. Vóór den mast zullen waarschijnlijk aan elke zijde drie roeibanken zijn aangebracht geweest en op het boord houten dollen (aan den boom gegroeide mikken), evenals bij de Nijdamboot, (3) daar deze schepen, indien noodig, ook geroeid werden. Achter den mast misschien nog één roeibank.

De roeibanken, de roerriemen en ook de ra zijn echter niet gevonden geworden; zij werden waarschijnlijk gedurende de uitgraving door den excavateur vernietigd, of zijn bij het vergaan van het schip, verder afgedreven en liggen elders bedolven.

De mast, met een grootsten diameter van 20 cM., die in verscheidene deelen gebroken en ± 10 M. lang moet zijn geweest, is van dennenhout vervaardigd. De overige aanwezige resten zijn meerendeels van eikenhout gemaakt, zooals de liggers, de spanten, de mastbank (hoofddoft) en de vóór- en achterstevan. (4) De groote stuurriem, van dennenhout vervaardigd, is nog goed bewaard gebleven. Sporen van een wollen zeil moeten bij de uitgraving aan een stukje ra zichtbaar zijn geweest.

De resten van dit schip bevinden zich op een zolder van het Gruuthuus te Brugge. Het schip kon destijds, jammer genoeg, niet meer worden gereconstrueerd, daar het bij de uitgraving zoo goed als geheel werd vernietigd; maar uit de platen met afbeeldingen, die bij Jonckheere te vinden zijn, blijkt, hoe hij zich voorstelt, dat het schip geconstrueerd moet zijn geweest. (Zie plaat N^o 1 **a** en **b**).

Jonckheere heeft in **b** (plaat N^o 1), het schip niet overboordig geteekend, zeker om slechts een algemeen indruk van het vaartuig te geven. De mast heeft hij echter te veel naar achteren gezet; deze stond in het midden, soms iets naar voren, maar nooit

(3) Zie plaat No 2. **a**.

(4) De boordplanken waren natuurlijk ook van eikenhout vervaardigd.

naar achteren. Ter verduidelijking heeft schrijver dezes eene stippellijn in het midden geteekend.

Jonckheere meent, dat het een schip is van Saksische immigranten in Vlaanderen, dateerend uit de vijfde of zesde eeuw (nà Christus). Hij baseert deze meening zoowel op geologische, hydrografische als geschiedkundige gronden.

Hij wijst verder nog op de groote gelijkenis, ook wat de afmetingen betreft, van het schip van Brugge met dat, hetwelk werd gevonden in 1862 bij Snape (Suffolk, Engeland) en welk vaartuig door G. H. Boehmer (**Prehistoric Naval Architecture of the North of Europe. 1893**) beschreven en beschouwd wordt, als afkomstig van Saksische immigranten in Engeland uit de zesde eeuw.

Verder vermeldt Jonckheere nog eene bijzonderheid, welke bij beide vaartuigen werd opgemerkt. De eikenhouten pennen n.l. die, welke uit de boordplanken van het schip van Brugge werden gehaald, bleken hol te zijn, 't geen volgens hem niet anders te verklaren is, dan door het gebruik van metalen staafjes in de eikenhouten pennen.

Boehmer schrijft over de houten pennen van het schip van Snape: « dat zij eene samenstelling zijn » van metaal en hout en wel houten pennen, door- » boord met ijzeren ».

Het is wel bemerkenswaard,* dat boven geschetste verbindingwijze, voor zooverre bekend, **bij geen enkel der vele overige opgegraven schepen** voorkomt.

Wat den bodem betreft, is schrijver dezes het met Jonckheere niet eens.

Nergens toch blijkt, noch uit opgravingen, noch uit andere bronnen, dat er toen ter tijd schepen werden gebouwd met **geheel vlakken** bodem. Integendeel, uit alles wat wij er van weten, is het wel met zekerheid aan te nemen, dat de schepen der Saksers, der Friezen en later ook die der Vlamingen, steeds een breede kielplank hadden en van daaruit overnaadsch beplankt werden (zie o. a. de constructie van de Nijdamboot uit de derde eeuw nà Chr. (5) door C. Engelhardt,

(5) Deze boot werd in 1863 bij Nijdam in de nabijheid van Düppel aan de Alsenzond in het tegenwoordige Sleeswijk (Denemarken) gevonden.

zoals voorgesteld op plaat N° 2 **a**, **b** en **c**) (6) en ook door Boehmer beschreven.

De hierboven genoemde kielplank was feitelijk het laatste overblijfsel van den ouden éénboom. De geheel vlakke bodems, uit breede planken vervaardigd, zijn van veel lateren datum.

Van de in het Gruuthuus nog aanwezige drie liggers, door Mgr. Béthune, president van de Société d'Archéologie de Bruges, A. Naert, provinciaal architect en Jonckheere zeer doelmatig uitgekozen om te worden bewaard, geven de beide grootste, aan de onderzijde, een eenigszins gebogen vlak te zien. (Zie plaat N° 3, **b** hoofdligger en ligger B.)

Daar deze liggers aan den boom in het bosch gegroeid, afgehakt en daarna bekapt zijn, is het niet aan te nemen, dat zij vroeger een recht vlak (met scherpe knikken) zouden hebben gehad, zooals Jonckheere teekent. (zie plaat N° 1 **a**.)

Deze liggers zijn door Jonckheere zeker niet nauwkeurig weergegeven en daardoor heeft hij dan ook verkeerde gevolgtrekkingen gemaakt. Alle in het Gruuthuus aanwezige deelen werden daarom opnieuw opgemeten en in teekening gebracht.

De grootste nog aanwezige ligger moet de midden- of hoofdligger zijn geweest en de andere de daaropvolgende ligger B. De kleinste ligger (kniestuk), die vrij voorlijk blijkt te hebben gezeten, heeft van onderen een recht vlak, hetgeen begrijpelijk is, daar de kielplank hier niet meer gebogen was en spoedig overging in den steven. (Zie plaat N° 3, kniestuk A.)

Deze kleine ligger vertoont duidelijk eene inkeping aan weerszijden voor het bevestigen van de eerste rij bodemplanken.

Deze inkepingen zijn waarschijnlijk door Jonckheere over het hoofd gezien en zijn toch uit een scheepsbouwtechnisch oogpunt van het grootste belang.

Door deze bijzonderheid werd n.l. het aanbrengen van de eerste rij bodemplanken bij het door den heer W. K. Versteeg vervaardigde model, aanmerkelijk verlicht en bleek het bij verderen opbouw, welk een mooien vorm het schip moet hebben gehad.

(6) De bijzondere verbindingswijze van de ribben met de boordplanken (c) is bij het schip van Brugge niet meer gevolgd

De bodem zal dus vervaardigd zijn geweest ongeveer evenals die van de Nijdamboot, welk vanaf de breede kielplank geheel overboordig is gebouwd. (Zie plaat N° 2 **a** en **b**.)

Ook de bodem van de Blankenbergherschuit werd vanaf de oudste tijden geheel op dezelfde wijze gebouwd als die van de Nijdamboot; de kielplank werd in den loop der jaren geleidelijk vervangen door een kiel. (Zie platen N° 4 en 5). (7)

Dit was eveneens het geval bij alle andere visschersvaartuigen langs de Vlaamsche en Hollandcshe kusten.

Schrijver dezes komt tot de conclusie, dat het schip van Brugge er moet hebben uitgezien, zooals op bijgaande teekening en foto is afgebeeld. (Zie plaat N° 3 **a** en **b**.)

De teekening stelt voor het model van het schip, dat door den heer Versteeg op 1/10 der ware grootte voor schrijver dezes werd vervaardigd. Het is begrijpelijk, dat eene behoorlijke studie van oude scheepsvormen en de hulp van een kundig scheepsbouwer en technicus hiervoor is noodig geweest.

Het is bekend, dat Saksische immigranten in de eerste helft der vijfde eeuw en wellicht reeds vroeger met hunne lange « open » schepen in de toenmalige Middellzee in Friesland binnen vielen en het is zeer wel mogelijk, dat zij ook toen reeds of kort daarna Vlaanderen bezochten.

De immigratie van Saksische stammen heeft daar spoedig een grooten omvang gekregen, want in de zesde eeuw werd door hen reeds de zeer belangrijke Vlamingdam opgeworpen en moeten zij dus reeds in vrij groot aantal in Vlaanderen aanwezig zijn geweest. Als goede zeevaarders zullen zij natuurlijk ge-

(7) In de eerste helft der 13de eeuw had dit type visschersvaartuig, dat toen nog wel niet als Blankenbergher schuit bekend zal zijn geweest, geen stevenroer en geen zijzwaarden, ook het vóórmaatje was nog niet aanwezig.

Het stevenroer kwam in deze gewesten in de tweede helft der 13e eeuw algemeen in zwang en de zijzwaarden dateeren eerst vanaf ± 1600. De afgebeelde Blankenbergher schuit was een zeer oud vaartuig, dat gedeeltelijk in den modder van de Schelde was weggezakt en dat voor het onderzoek van den bodem moest worden uitgegraven. Het werd door den heer W. K. Versteeg opgemeten en in teekening gebracht.

zorgd hebben bekwame scheepsbouwers mede te nemen.

Schrijver dezes wenscht hier nog eens de aandacht er op te vestigen, dat het z. i. in hoofdzaak aan Jonckheere te danken is, dat over het uit een scheepsbouwtechnisch oogpunt zeer merkwaardige schip van Brugge zooveel bekend is geworden en dat er juist **die** deelen van bewaard zijn gebleven, waardoor het mogelijk was een nieuw inzicht in den bouw van het schip te verkrijgen.

De schepen van Brugge en Snape, die beschouwd kunnen worden als het gangbare type van de kleinere vaartuigen der Saksers en Friezen in de vijfde en zesde eeuw, zijn ook voor de geschiedenis der scheepvaart van Vlaanderen van groot belang.

Zij zijn het prototype, niet alleen van de Vlaamsche, Zeeuwsche en Hollandsche visschersvaartuigen, maar ook van de latere typisch Vlaamsche handelschepen: de pleyten, de crayers en dergelijke, welke ontegenzeggelijk langs de lijn der visschersvaartuigen zijn ontstaan en die, door den grooten invloed, welke de Noormannen tijdens en na hunne plundertochten op den scheepsbouw in deze gewesten hebben gehad, een uitgesproken Noorsch karakter hebben gekregen.

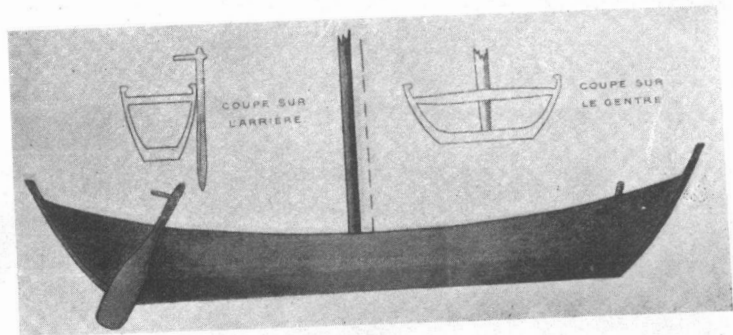
Vogel zegt, dat het schip van Brugge opvallend veel op den ever gelijk. (8) Waaruit Vogel dit opmaakt is niet recht duidelijk. Waarschijnlijk heeft de vlakke bodem van Jonckheere hem op een dwaalspoor gebracht, daar de latere waddenever een dergelijke bodem had. De evers uit de 13^e eeuw hadden dien zeker nog niet.

Ook moet de ever al vrij spoedig een platte spiegel hebben gekregen en is er bij dit vaartuig dus geen sprake van Noorschen invloed. (Zie plaat N^o 6).

Het schip van Brugge is van voren en van achteren gelijk gebouwd en dit is bij den ever **niet** het geval, zelfs niet bij de evers, die voorkomen op de oude zegels van havensteden, als Stavoren, Harderwijk, Damme en andere.

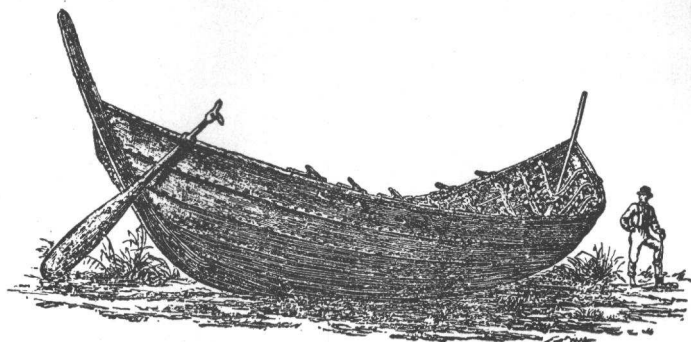
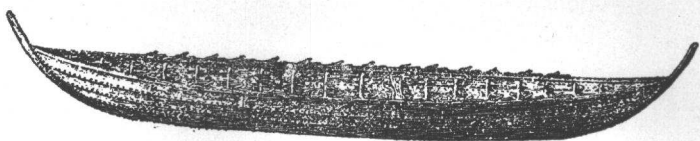
Hans Szymanski gaat nog verder dan Vogel en plaatst onder de afbeelding van het schip van Brugge

(8) Walther Vogel. Geschichte der Deutschen Seeschiffahrt. B. I. pag. 68.

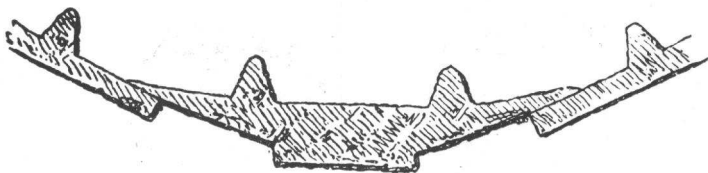


PLAAT N^o 1. b.

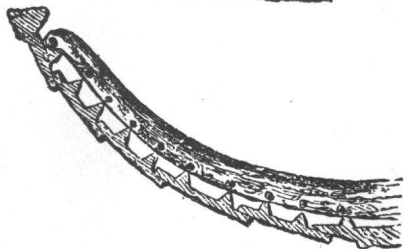
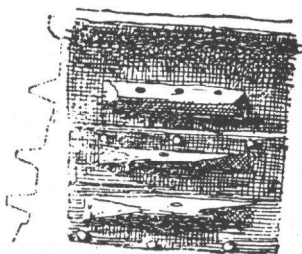
E. JONCKHEERE. L'Origine de la Côte de Flandre et le bateau de Bruges.



a.

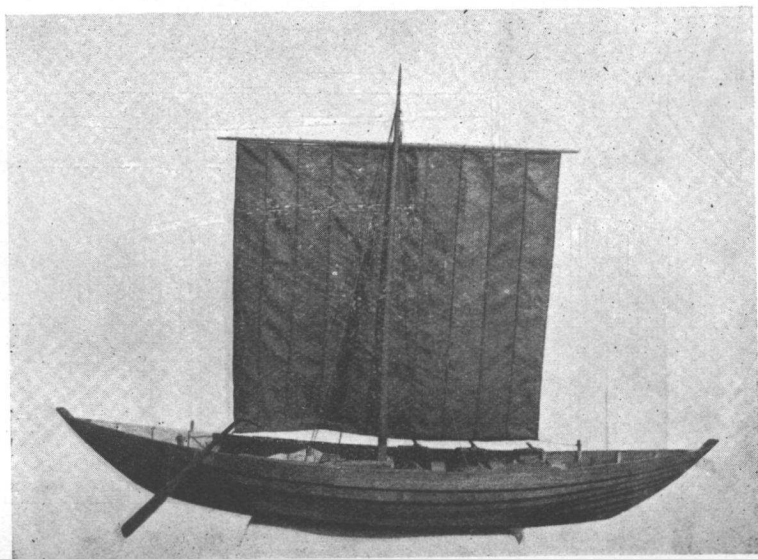


b.

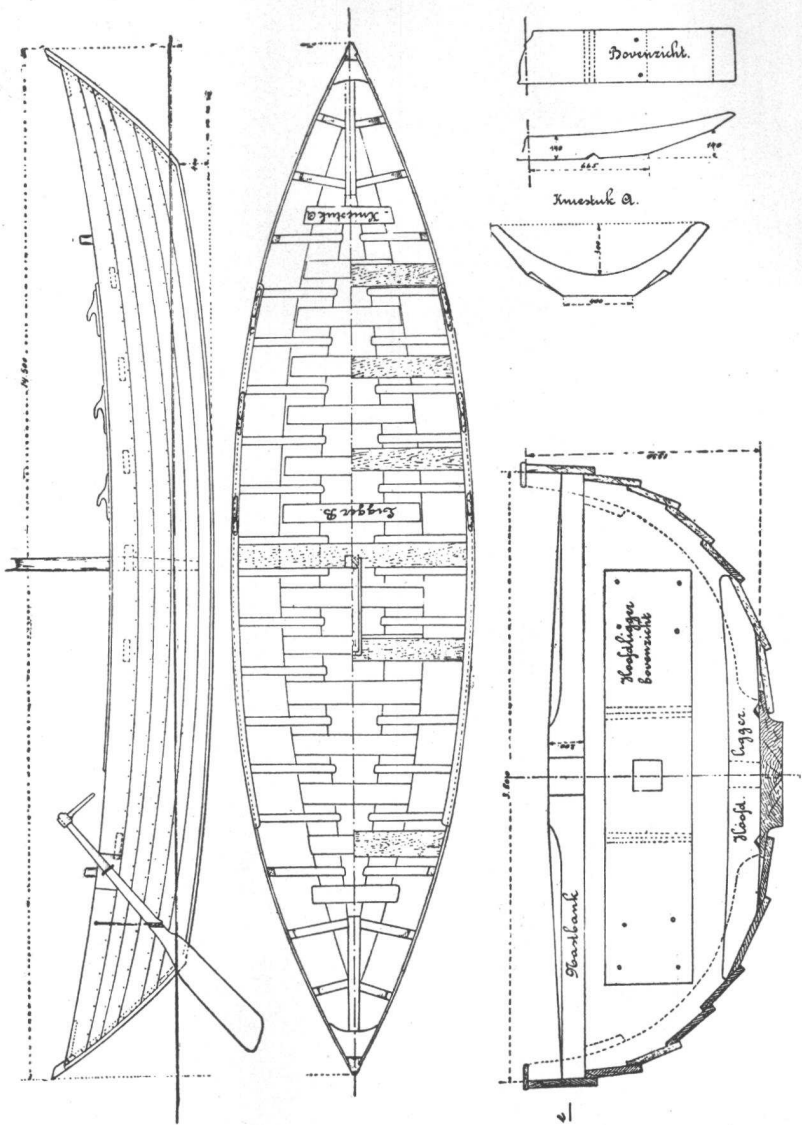


c.

PLAAT N^o 2.
De Nijdamboot.
G. H. BOEHMER. Prehistoric Naval Architecture of the North of Europe, 1893.

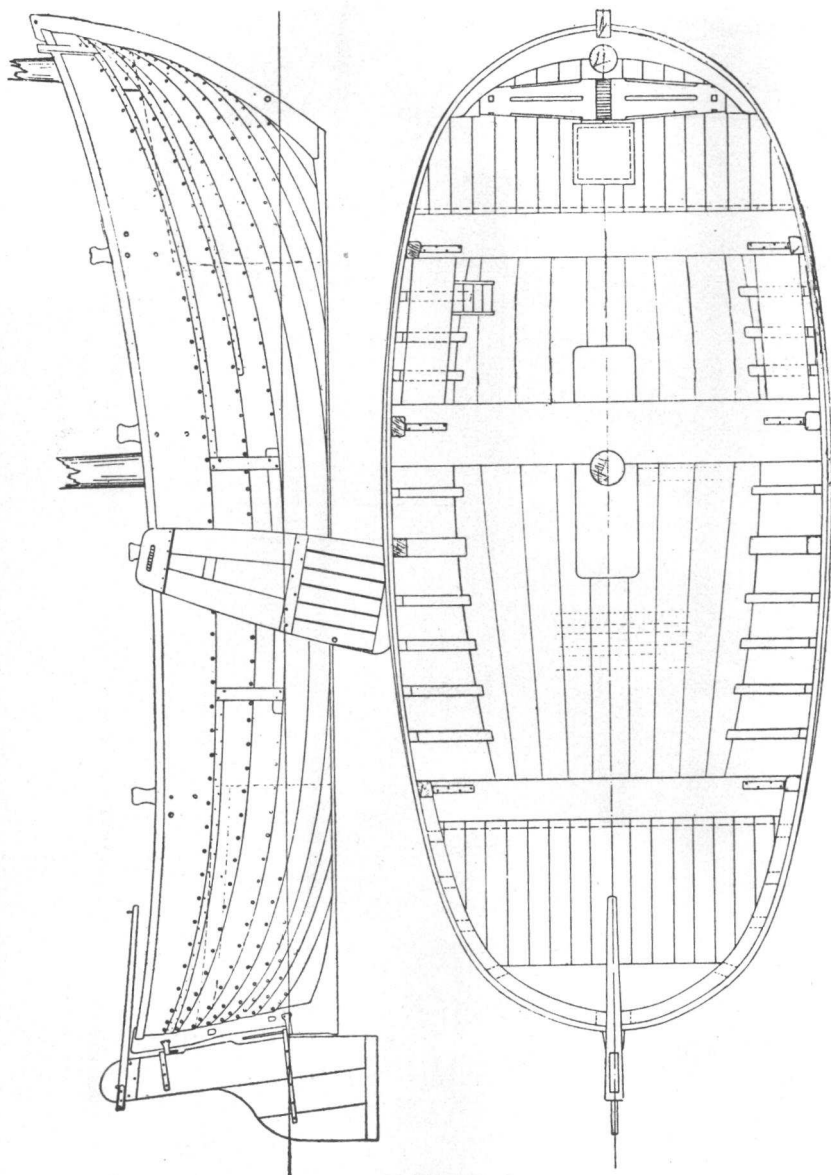


PLAAT N^o 3. a.



PLAAT N^o 3. b.

Schip gevonden nabij Brugge vermoedelijk uit de 5^e-6^e eeuw.

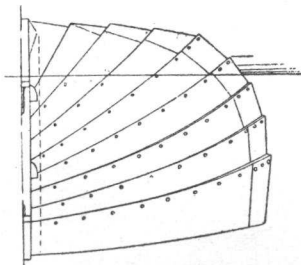


PLAAT N^o 4.

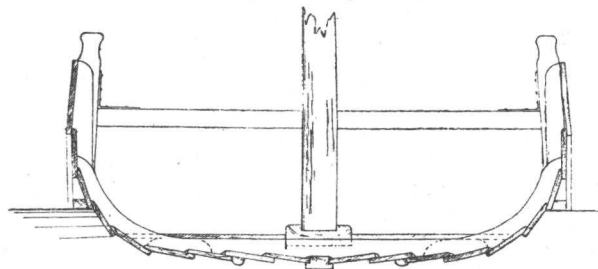
Blankenbergher-schuit

liggende op den linker Scheldeoever nabij Burcht.	
Grootste lengte	11.80 M.
Grootste breedte	5.05 M.
Holte	2.00 M.

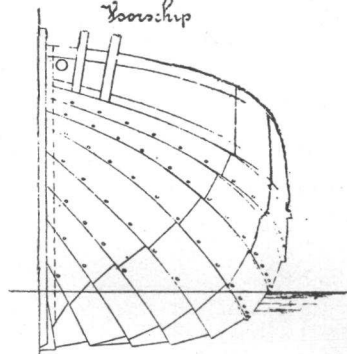
Achterschip



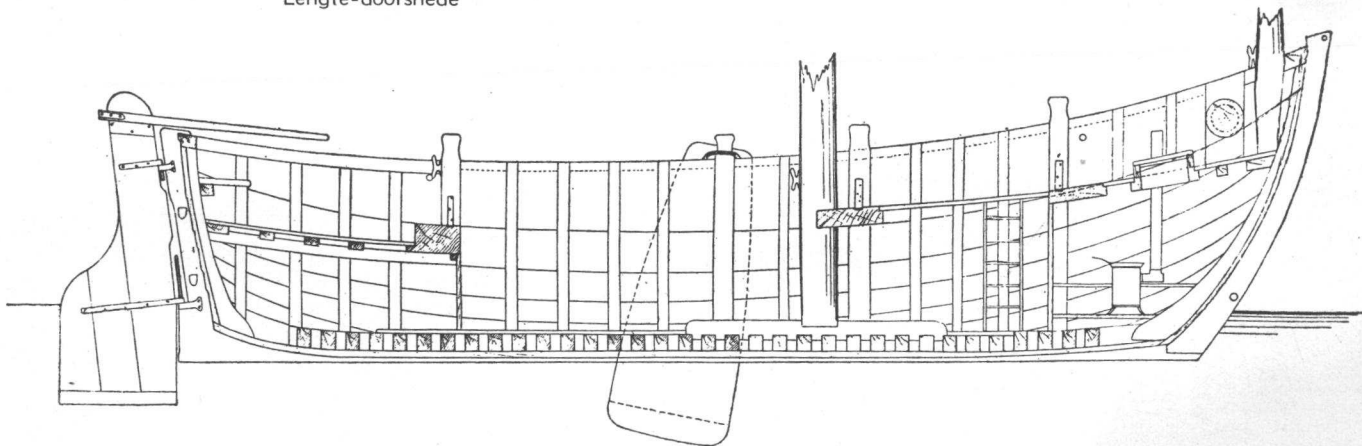
Bewerkt Grootspant.



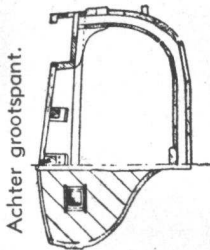
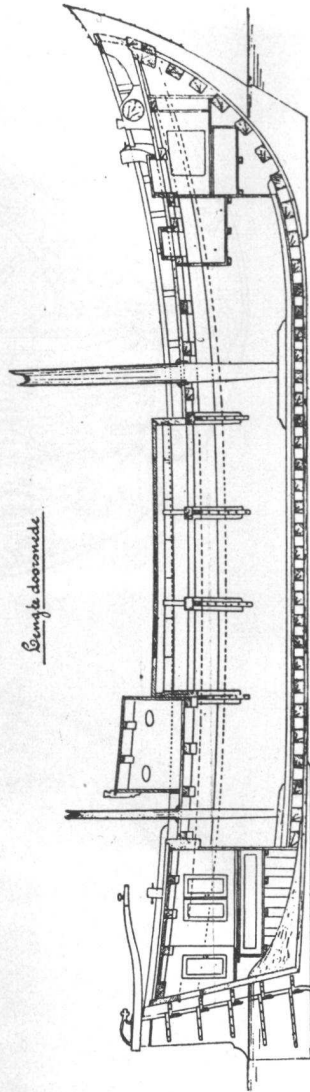
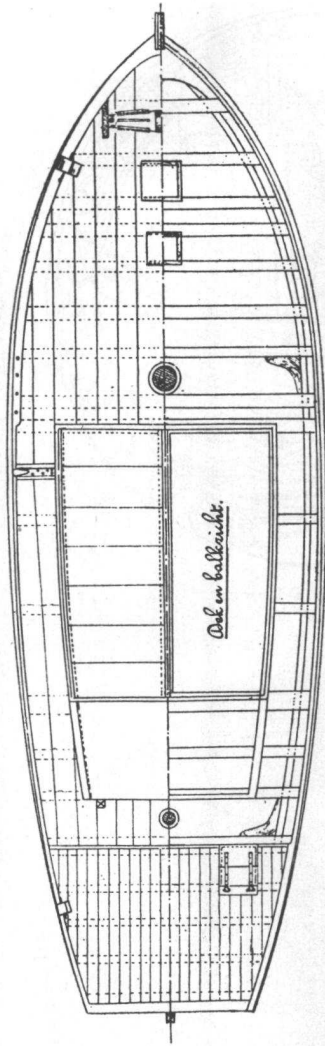
Voorschip



Lengte-doorsnede



PLAAT No 5.
Blanckenbergher-schuit.



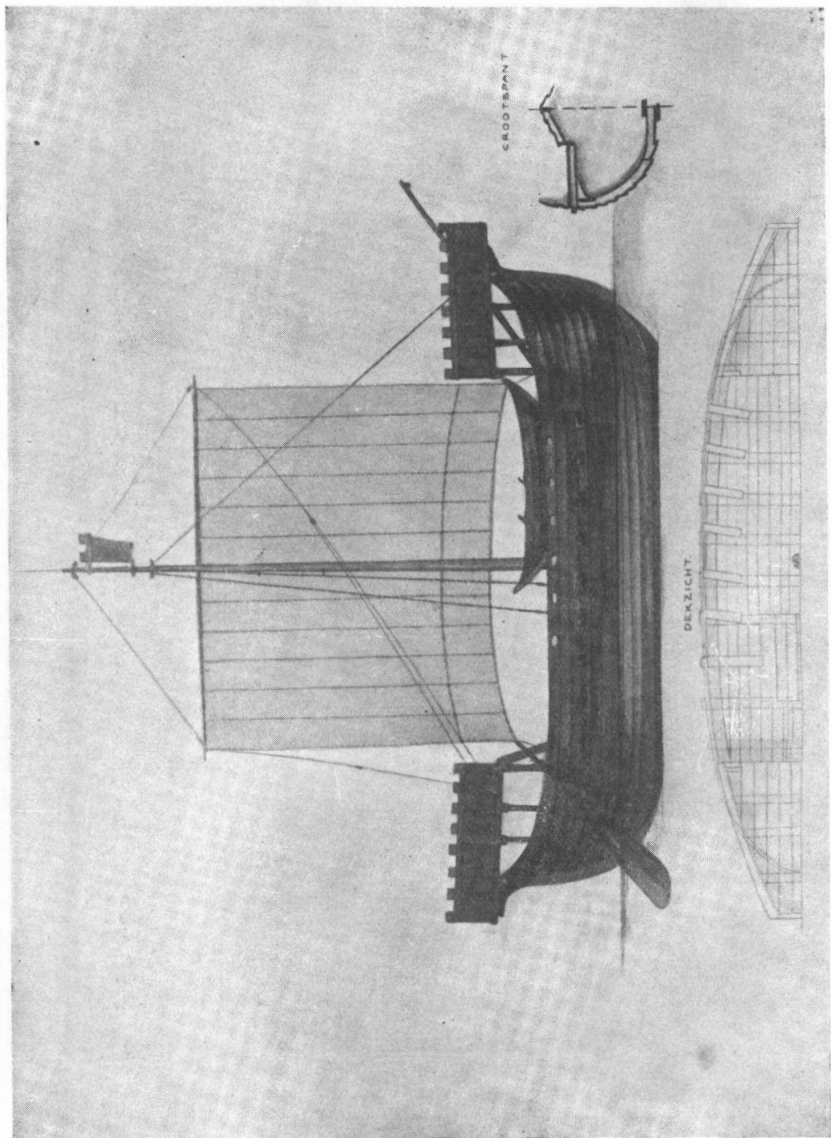
Achter grootspant.

PLAAT N^o 6.

Hamburger Ever.

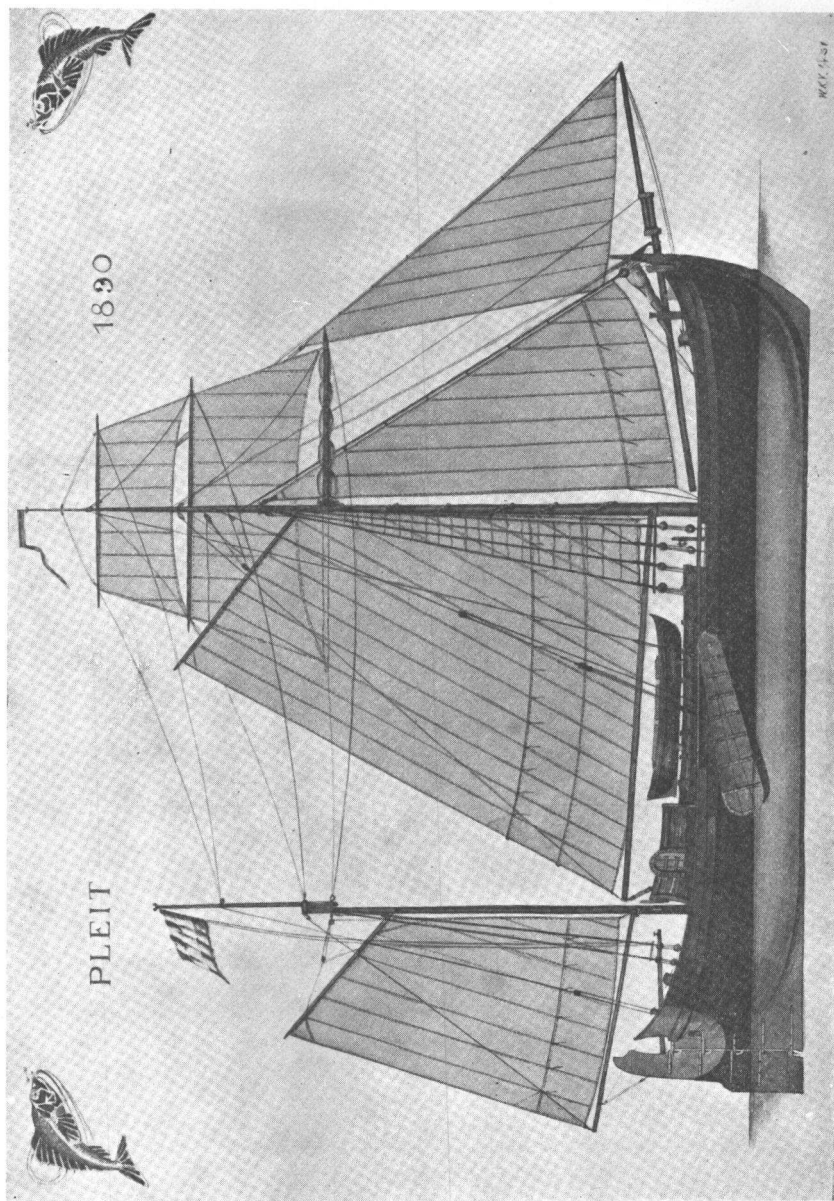
Lengte	70 Amsterd. voet.
Breedte	22 Amsterd. voet.
Holte	8 Amsterd. voet.

Naar eene opmeting te Groningen in 1903.



PLAAT N^o 8.

Vlaamsche zeepleyte uit omstreeks 1250.



PLAAT N^o 9.
Vlaamsche pleyte uit omstreeks 1830.

(Tafel I van zijn werk) de woorden : « Friesischer Ever, 1899 bei Brügge aufgefunden ». (9)

In de zesde eeuw was de ever als scheepstype nog onbekend. Szymanski had dus hoogstens van een voorlooper van den ever kunnen spreken, maar ook dit zou op geen enkelen grond te verdedigen zijn geweest. Het is duidelijk, dat beide Duitsche schrijvers het schip van Brugge niet voldoende hebben bestudeerd en hoofdzakelijk zijn afgegaan op de teekeningen, die Jonckheere er van geeft.

De pleyten werden van voren en van achteren wel gelijk gebouwd en vertoonden door hare oplopende stevens nog tot in de 19^e eeuw den ouden Scandinavischen invloed. Deze invloed is zelfs duidelijk zichtbaar bij de pleyten, die voorkomen op oude zegels van havensteden als : Lamminsvliet, Dover, Hythe, Ipswich, Rye, Wismar, Stubbekjöbing en andere.

De pleyte en de ever worden het eerst genoemd in het « Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin », Damme 1252, en hebben hun naam tot in den tegenwoordigen tijd behouden, daar van beide scheepstypen, hier en daar nog enkele exemplaren voorkomen (dikwijls verbouwd als woon- of aanlegschip).

Beide typen zijn natuurlijk ouder dan 1252.

Het is echter niet denkbaar, dat de pleyten en de evers, twee zoozeer verschillende scheepstypen, uit éénzelfde oertype zouden zijn ontstaan en volgens schrijvers meening kan de ever zeker zijn afkomst niet te danken hebben aan het schip van Brugge.

Plaat N^o 7 **a** en **b** stellen zegels voor van havensteden, waarop vaartuigen zijn afgebeeld. **a** is een goed voorbeeld van een schip van het evertype. (Damme 1309) en **b** geeft eene zeer mooie voorstelling van een vaartuig van het pleytetype (Rye ± 1350).

Plaat N^o 8 stelt voor het model eener Vlaamsche zeepleyte uit omstreeks 1250, vervaardigd door den heer W. K. Versteeg voor schrijver dezes, naar gegevens en afbeeldingen van den admiraal L. Arenhold, (10) naar pleytetypen, voorkomend op oude zegels van havensteden (vooral het zegel van Rye, dat

(9) Hans Szymanski. Der Ever der Nieder Elbe.

(10) L. Arenhold. Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes von der Römerzeit bis zu der Zeit der Dämpfer. 1906.

het type wonderwel weergeeft) en andere bronnen. (**Fiensisches Urkundenbuch** e. a.). De Noorsche invloed is duidelijk zichtbaar.

Plaat N° 9 stelt voor het model eener Vlaamsche pleyte uit omstreeks 1830, insgelijks vervaardigd door den heer W. K. Versteeg voor schrijver dezes, naar de gegevens en afbeelding van den Hollandschen zee-officier P. le Comte. (11)

Dit vaartuig vertoont ook nog duidelijk den Scandinavischen invloed.

C. M. PLEYTE.

(11) P. le Comte. Afbeeldingen van schepen en vaartuigen. Amsterdam, 1831.