

DE OUDE BEURTVAART OVER DE ZUIDERZEE.

De beurtvaart, in de zin van een geregelde verbinding tussen twee aan het water gelegen plaatsen, is in ons land niet ouder dan de tweede helft van de zestiende eeuw, zoals Dr. J. M. Fuchs in zijn proefschrift „Beurt- en Wagenveren” aantoonde. In de Middeleeuwen werd ook druk gevaren tussen de belangrijke plaatsen, maar toen moesten de kooplieden of edelen een hele schuit van de schipper huren voor een bepaald transport en wanneer zij bereid waren de gevraagde som te betalen, vervoerde de schipper de goederen en passagiers. Dit was dus ongeregeld vervoer, naar de behoeften van het ogenblik. Een zekere regelmaat kwam er in door de marktschuiten, die koopwaar naar de marktcentra voerden en ook wel passagiers meenamen. Bij de grote opbloei van de handel in de 16e eeuw ging men de noodzaak voelen van een vaste verbinding, ongeacht de hoeveelheid vracht, tussen de belangrijkste plaatsen. Ook voor 't postvervoer was geregelde vaart een noodzakelijkheid. De stadsbesturen zagen dit in en stelden keuren op, waaraan de schippers werden onderworpen. Zij moesten lid van het Binnenlandsvaarders-gilde zijn, een deugdelijk schip bezitten, stipt op hun beurt en op tijd varen, zich behoorlijk tegen de passagiers gedragen, niet dronken aan het roer staan en zo meer. Ook verschenen er voor elke grote beurtdienst vrachtlijsten, waarop de tarieven stonden vermeld.

Voor belangrijke beurtvaartlijnen sloten de magistraten van beide steden een overeenkomst, waarin zij elkanders schepen lig-plaats boden en waarin de beurtschippers met name werden genoemd. Er waren ook lijnen, waarvoor geen speciale overeenkomst was gemaakt, maar die toch aan keuren waren onderworpen en tenslotte was er de „wilde” beurtvaart, meestal door schippers van afgelegen oorden bevangen en niet gebonden door enige keuren.

Deze overgang van vrije naar geregelde vaart bracht, naast grote voordelen, het nadeel mee, dat op tijd gevaren moest worden, vracht of geen vracht, zodat de ene beurt wel eens veel voordeliger voor de schipper was dan de andere. Dit bezwaar ondervong men door „in een beurs of compagnieschap” te gaan varen. De helft of meer van het geïnde vrachtgeld werd „in seekere besloten busch” van het gilde gedeponneerd en door de overlieden van het gilde bewaard. Elke week of om de twee weken werd dan de inhoud gelijkelijk onder de deelnemende beurtschippers verdeeld. Een merkwaardige vorm van sociale zorg vormde de bepaling, die met name bekend is van de beurtschippers van Amsterdam op Deventer, dat bij overlijden van een schipper diens opvolger gehouden was, het schip van zijn voorganger over te nemen tegen de waarde, getaxeerd door het Binnenlandsvaardersgilde. Hierdoor voorkwam

men, dat de weduwe „opgescheept" zat met een voor haar onbruikbaar schip, terwijl zij door deze maatregel zeker was van een sommetje geld.

Amsterdam groeide in de 17e eeuw uit tot verreweg de grootste en machtigste handelsstad. Het is dan ook duidelijk, dat de stad als een spin in een web van beurtvaartlijnen zat. Elke plaats van enig belang wilde een beurtdienst op de hoofdstad hebben. Door na te gaan, welke diensten op Amsterdam er bestonden, verkrijgt men dus een aardig overzicht van de beurtvaart over de Zuiderzee.

De oudste geregelde beurtvaart over de Zuiderzee is die tussen Hoorn en Amsterdam. De keur dateert van 1529. Bepaald wordt o.m., dat de karveelschepen dagelijks zouden varen; op weekmarktdag en 's Maandags twee keer, dat de overtocht voor een passagier een stuiver zou kosten en dat voor 5 schellingen groot een extra karveel gehuurd kon worden.

Het veer tussen Amsterdam en Enkhuizen werd in 1550 bij keur geregeld. De beurt bestond al eerder, maar werd nu wettelijk geregeld. Dagelijks voer van beide steden een beurtman af. Een extra karveel was te huur voor 2 Karolus guldens. Later werd de frequentie opgevoerd tot twee diensten per dag 's zomers en één 's winters.

De Hoornse en Enkhuizer beurtdiensten op Amsterdam werden aanvankelijk uitsluitend door schippers uit eerstgenoemde steden verricht. Zulke eenzijdige veren zullen in de zestiende eeuw ook bestaan hebben van Amersfoort, Harderwijk, Elburg, Kampen, Zwolle en Deventer op Amsterdam. Stedelijke overeenkomsten worden in de 17e en 18e eeuw getroffen, waarbij Amsterdam als ene partij als voorwaarde gaat stellen, dat een deel van de schippers Amsterdammers moeten zijn. Daar er de provincieplaatsen veel aan gelegen was om de beurt op de hoofdstad te behouden, gaven zij meestal toe. Zo zien we, dat in 1662 voor het Enkhuizer veer wordt bepaald, dat de Amsterdammers in het vervolg $\frac{1}{4}$ van de beurt moesten bedienen. Voor de meeste groote lijnen kwamen soortgelijke overeenkomsten tot stand. Van enkele diensten, o.a. die op Leeuwarden en Medemblik, is bekend, dat zij de Amsterdamse eisen afwezen en zelf de gehele beurt bleven bewaren. Wellicht waren die lijnen niet zo belangrijk voor Amsterdam, dat zij een twist voor haar wensen wilde riskeren.

Behalve op Hoorn en Enkhuizen, had Amsterdam in de 17e eeuw dagelijkse veerdiensten met wederzijdse overeenkomsten op Harlingen (overeenkomst van 1605), Workum (1650), Zwolle (16e eeuw), Harderwijk (16e eeuw), Amersfoort (ca. 1600), Naarden (ca. 1600) en Muiden (ca. 1600). Zonder speciale overeenkomsten, maar wel onder de keuren vallende, waren de dagelijkse diensten op Texel

en 't Vlie, Staveren, Lemmer, Edam en Monnikendam. Voor stukgoederen, post en passagiers voer tussen Amsterdam en Monnikendam, Edam, Hoorn, Muiden en Naarden bovendien nog de trekschuit binnendoor. Belangrijke veren met een frequentie, minder dan dagelijks, waren die op Deventer, Elburg, Groningen, Hasselt, Kampen, Nijkerk, Zutphen en Doesburg. Tientallen kleinere plaatsen hadden een beurtvaart op Amsterdam, die niet nader gereglementeerd was.

Ook met enige buitenlandsche havens onstond via de Zuiderzee regelmatige beurtvaart. De beurtdiensten op Londen en Rouaan werden in 1611 geregeld. Op Londen zouden de schepen tweemaal per week varen, op Rouaan vertrokken de vrachtboeiers tweemaal per 20 dagen. De ordonnantie voor het veer van Amsterdam op Hamburg dateert van 1613 en dient om de heersende wanorde op deze lijn op te heffen. Men komt overeen, dat Amsterdam twee beurten zal vervullen tegen Hamburg één, „hoewel d'onse vermits de groote menichte van hare schepen wel meerder beurten hadden behooren te hebben”, zoals de Amsterdamse magistraat opmerkt. Met Bremen had Amsterdam ook een beurtverbinding, maar behoudens een accoord van 1647 is nooit een definitieve wederzijdse afspraak gemaakt. Niettemin is dit veer tot omstreeks 1780 druk bevaren geweest. In 1699 kwamen overeenkomsten van Amsterdam met Duinkerken en Emden tot stand. Ook voer men op St. Valéry in Frankrijk.

Ook Haarlem had verschillende beurtdiensten op het buitenland. Op Hamburg voer men sinds 1669 om de 14 dagen, van 1701 af elke week. In 1692 ging men ook op Altona varen en van daar op Glückstadt, een eenzijdig door Haarlem bevaren dienst. Deze dienst is spoedig weer verdwenen en in 1702 vinden we, dat de dienst op Hamburg tevens op Altona is gaan varen. Toen ging elke 8 dagen een schip uit Haarlem en elke 10 dagen een uit Hamburg en Altona af. Ook hebben er beurtdiensten bestaan van Haarlem op Londen, Rouaan en Duinkerken.

Enkhuizen had als belangrijke aanvoer- en marktstad voor de Noordzeeharing en als haven voor de grote vaart ook een aantal beurtvaartlijnen buiten Amsterdam om. Deze lijnen gingen naar Harlingen, Workum, Staveren, Lemmer, Sneek, Leeuwarden, Kuirre, Zwolle, Kampen, Harderwijk (in 1669 weer opgeheven) en Haarlem.

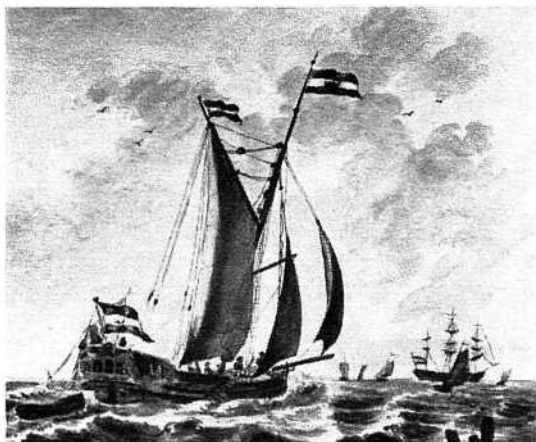
Tot de 19e eeuw waren de Hoornse kagen en hektjalken met spriettuig de meest gebruikte beurtschepen. Daarnaast kwamen steeds meer de „draaioverboord”-tjalken met gaffeltuig in gebruik. Voor de buitenlandse beurtvaart werden smakken, koffen en vrachtboeiers gebruikt, smakken en koffen vooral naar de „kleine Oost”, boeiers vooral naar Rouaan.

De eerste stoombootdienst over de Zuiderzee was die met de raderboot „Ijssel” van Amsterdam via de rede van Harderwijk en die van Elburg naar Kampen. Dit schip, eigendom van de „Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij” begon de dienst in 1826 en voer om de andere dag van de hoofdstad. Met kleinere schepen werden passagiers en goederen van de rede naar Harderwijk en Elburg gevoerd. Later kwam er ook op Hoorn een stoombootdienst. Toch bleef de zeilvaart nog lang in stand bij de beurtvaart en thans ziet men nog verscheidene beurtschepen onder zeil, zij het dan als hulpkracht naast de motor.

De beurtvaart ondervond in de laatste eeuw de concurrentie van spoor- en wegvervoer, maar, vooral voor omvangrijke goederen, is haar betekenis nog groot. Men kan zeggen, dat het vervoer gespecialiseerder is geworden. Spoedeisende, kleine of waardevolle zendingen zullen meer per spoor of auto worden vervoerd, in de eerste plaats natuurlijk alle bagage van „Tante Pos”, voor het overige is het watervervoer dikwijls voordeliger. Hoewel het aantal beurtvaartlijnen is verminderd, vergeleken met vorige eeuwen, vervult de beurtvaart dus nog een uiterst belangrijke functie in ons economisch leven. Het IJselmeer speelt hierbij een grote rol als waterweg.

Drs. A. Schaper.





Hollands bezaansjacht bij halve wind
toegeschreven aan Groenewegen (1734-1826)



Barkschip met gereefde zeilen bij stijve bries
toegeschreven aan Groenewegen