

Scheeporampen

3-12-1703

23 schepen die voor Ghindelopen voor anker lagen sloegen van hun ankers kwamen stranden tussen Kerwoude en Zwich.

Na geloste zijn konden 14 worden vlotgetrokken.

De sub. grietman v. Wouseradeel eiste to der waarde als strandrecht.

De schippers beriepen zich op het Hof van Eriesland, dat bepaalde dat hij tegen elk der schippers apart moest procederen.

Toen begon hij, Tjaard van Aylva, er maar niet aan.

Auke Wybes

Auke Wybes was de eerste schipper die ± 1703 de Neva opreilde naar het in aanbouw zijnde St. Petersburg. Czaar Peter loodste het fluitschip zelf met een sloep tussen de zandbanken door. Hij mocht zijn waren tol vrij verkopen (zout en wijn) De czaar kocht zelf een deel. Kreeg geschenk van 500 ducaten. Iedere bootsgezelt 100 rijksdaalders. Bij elk volgend bezoek werden hem 100 roebels en tol vrijheid beloofd.

Auke noemde zijn schip "St. Petersburg". Hij, zijn zoon en zijn kleinzoon voeren onafgebroken op St. Petersburg. Dit onafgebroken klopt volgens S. Haagsma niet

Kapers - Zeerovers.

De Friese koopvaarders hadden vooral in de zevenjarige oorlog tussen Eng. en Frankrijk (1756-1763) last van meest Eng. kapers. Wij mochten, bij verdrag van 1674, alles vervoeren behalve contrabanda als Eng in oorlog was met een ander land. Eng. oorlogsschepen brachten onze schepen telkens op Eng kapers (met brieven) en rovers zonder vergunning plunderden en beroofden onze schepen. Het werd wat beter na veel protesten en meer escorte van eigen marine.

De Friezen voeren toch door, omdat er, ^{danks} onder alle risico, schatten werden verdiend (aan de Fransen)
21-6-1756 lagen er 40 Ned schepen in Duins, die werden vrijgelaten omdat ze alleen ~~hout~~^{zout} vervoerden.

brief van beroofde Stavere schipper.

Sybolt Sybolts de Boer voerende de kof „juffrouw Nieske“, schrijft 20-6-1757 uit Sendres.

„Ik ben den 17 deser van Stavre de Grace, ballast scheeps hier gearriveert, maar een Engelsche kaper of liever Zee rover heeft mij ontnomen, mijn moorievlag, de jol, twee koperen thee ketels, dito trekpot en ander goed, de tromp met Zuiker, lepels en meer andere kleinigheden; dog heeft mij van de jol een briefje gegeven, maar denke dat dit van geen waarde zal zijn.“

3-7-1757 werd de kof „de jonge Wjbe“ 70 last van Reeder Jan Hayes Visser door een Corker kaper opgebracht
In 1759 werd Tamme Jillebrands door de Engelsen opgebracht en weer losgelaten.

S.J. van der Molen
PROFIEL VAN EEN WATERLAND
De Boer Maritiem
1974 Unie Boek BV Bussum
ISBN 90 228 1921 3
blz 35

Staveren

Het beeldje van het Vrouwtje van Stavoren, dat sinds een aantal jaren over de haven van Staveren blik, vertelt een bekende historie:

De sage van de ondergang van de stad als gevolg van de hovaardij van een schatrijke rederse, die het kostelijk graan in zee liet storten, waardoor de ondiepte het Vrouwenzand verrees, dat de scheepvaart sterk belemmerde en tenslotte de stad de genadeslag toebreacht. Deze sage wordt reeds in laat-16de-eeuwse kronieken vermeld en is een poging om te begrijpen hoe een in de middeleeuwen vermaarde Zee- en koopstad zo snel en grondig kon aftakelen.

Inderdaad was het 17de-eeuwse Staveren niet te vergelijken met dat van 1300-1400, maar toch heeft het in de 18de eeuw nog een redelijke bloei beleefd en was er pas na de Franse tijd reden om van een welhaast totale ondergang te gewagen. In 1847 schreef het Aardrijkskundig Woordenboek van Van der Aa, dat in het verleden er de scheepsbouw gebloeid had evenals de daarmee verbonden bedrijven zoals lijnbanen, smederijen, zeilmakerijen, maar dat nu allemaal veranderd was: *"Stavoren heeft heden een treurig aanzien. Men ziet er geheel geene boomen, maar tusschen golvende erven van met ruigte en gras bedekte puinhopen, nog eenige bouwvallige huizen half gesloopt, muren met bonte tegelen en digtgespijkerde vensters (. . .) > De overblijfsels van vloeren, pannen, met roet doortrokkene gevelsteen, verglaasde esterlingen, alles toont de treurige slooping dier eertijds zoo vermaarde residentiestad van Stavo."*

Maar een eeuw vroeger zag het er toch wel wat florissant uit. Op 15 januari 1745 werd er in Staveren met 35 leden een sociëteit tussen reders en schippers van smak- en kofschepen opgericht, op 31 maart 1747 zeilden er 30 smakken en koffen uit, meest naar Frankrijk, en kon worden getuigd, dat de scheepvaart toenam, daar er een goede gelegenheid was voor equipage, ballast en reparatie op de beide nieuwe kanthellingen, "voor weinige jaren aangelegd". Zodoende kon de Tegenwoordige Staat in 1786 schrijven, dat Staveren een redelijk bloeiende stad was met 2 mast- en blokmakerijen, 3 zeilmakerijen en 4 sloopstimmerwerven. De meeste inwoners vonden hun bestaan op Zee, "zijnde veelen van hun Schippers of Stuurlieden", die door een "zeer kundig Meester" in de zeevaart werden onderwezen. Geen wonder, dat er in 1796 1236 inwoners werden geteld. *Maar in 1815 waren het er nog maar 594:* in nog geen twintig jaar dus een halvering. Bij dit onthutsende feit sluit de onthullende reportage uit 1847 logisch aan. Staveren had als havenstad afgedaan.

Verzekering van Schepen.

15-1-1745 werd te Stavoren een sociëteit van reders en schippers van smak- en kopschepen opgericht met 35 leden.

Doel: uitkeringen doen bij verlies van schepen of scheepsdelen.
Kwamen er in één jaar meer dan drie ongelukken voor dan mochtende uitkeringen niet groter zijn dan f 3000,- in totaal.

In 1765 was Old-secretaris (Binke) Binke's eerste Directeur.

Derg. verzekeringen kwamen meer voor.

o.b.: "de Grote Lekkering" van Mak kum

in Workum in 1777 al een tweede Lekkering.

in Sneek in 1748 een "Compact" tot onderl. verz. van scheepsbelangen.

Schepen

Soorten

1. Kluiten (Dutch flights) 250 - 500 last.
3 mast schepen
2. Galjaten. Drie, twee of één-masters
3. Koffen 75 tot 105 voet lang.
19 tot 25 voet wijd. met zwaarden.
2 masten, alleen ra's aan de grote mast.
4. Smakken. 70 tot 88 voet lang
17 tot 22 voet wijd met zwaarden.
één masters, achter een kleine mast met gaffelreil
voor de bestuursbaars heib (belemaal achterop)

S. J. v. d. Molen "Koffen en smakken zijn waterbakken".
Vorm langw. rechthoek met afgeronde hoeken.
Smak van 70 tot 140 ton.
Kof 100 tot 300 ton.

Er werd vooral naar het laadvermogen gekeken, dan pas naar snelheid. Bouwen gebeurde op het oog.

Jylke Jans Strigwa te Workum was een der eersten die volgens tekening bouwde. Eerst het geraamte en daarna het onschot. De vorm werd beter, symmetrischer, de schepen zeilden sneller, minder spijkerfaten, dan bij de oude manier van eerst onschot.