

DE TOESTAND VAN DEN MAASMOND IN DE 16DE EN HET BEGIN DER 17DE EEUW DOOR J. KEUNING.

De geschiedenis van de groote havensteden der aarde is ten nauwste verbonden met de geografische geschiedenis van hare havens en van hare zeewegen. Door verzanding der havens zagen in de oudheid de Phoenicische handelssteden haren handel verdwijnen, moest Narbonne de vlag strijken voor Marseille. In de Middeleeuwen zien wij den handel van Brugge te niet gaan met het onbruikbaar worden van het Zwin. En hoe vele doode steden van ons land zijn niet daar, om te bewijzen, dat de geschiedenis van eene handelsstad innig is samengeweven met de geografische geschiedenis van haren weg naar de wereldzee. Eene geschiedenis van de Nederlandsche zeegaten behoort dus een niet onbelangrijk hoofdstuk te vormen van de geschiedenis van onzen handel. En toch, hoe weinig is er van die geschiedenis onzer zeegaten bekend. Nog veel te veel worden de bronnen verwaarloosd, waaruit die geschiedenis vooral moet worden geput: de zee-kaarten en zeeatlassen uit vroegere eeuwen.

In het volgende zullen wij trachten een beeld te geven van den toestand van den ouden zeeweg van Rotterdam, den Maasmond, in de 16de en het begin der 17de eeuw, op den grondslag van de historische kartografie.

Voor zoover wij weten zijn de oudste zeekaarten door Italianen vervaardigd; het zijn alle manuscriptkaarten, geteekend op perkament. Men noemt ze kompaskaarten of portolaankaarten. Er ligt geene projectie aan ten grondslag, wel zijn ze voorzien van een netwerk van kompasstralen, uitgaande van een zestiendeelige kompasroos in 't midden der kaart en van zestien in een cirkel rondom deze centrale roos geplaatste hulprosetten. Deze kaarten stellen de Middellandsche Zee voor en de Atlantische kusten van kaap Bojador in 't Zuiden tot Engeland en Jutland in 't Noorden; soms ook nog de Oostzee met deelen van Skandinavië. Vergelijken wij verschillende Italiaansche zeekaarten met elkaar, dan blijkt ons, dat de jongere nagenoeg onveranderde kopieën zijn van de oudere. Alleen de teekening van die streken, welke nog minder bekend waren in den tijd van 't ontstaan der oudste zeekaarten, wijst op voortdurende verandering en ontwikkeling. Dit is onder andere het geval met de Atlantische kusten van

150

Europa en vooral met de kusten van de Noord- en Oostzee.

Reeds in 't midden van de 13de eeuw moeten de Italianen direkte verbindingen met de havens aan de zuidelijke Noordzeekusten hebben aangeknoopt. Aan de Genueezen komt de eer toe, het zuidelijk handelsgebied met dat van de Hanze in West- en Noord-Europa te hebben verbonden. De grootste beteekenis echter kregen de van staatswege georganiseerde vaarten der Venetianen naar Vlaanderen en Brabant (naar Brugge en Antwerpen). In Maart 1314 verliet de eerste „Flotta di Fiandra” Venetië. Verder dan Brugge en Antwerpen kwam echter de geregelde Venetiaansche scheepvaart niet. Ongeregelde schepen van Genua en Florence kwamen ook noordelijker. Veel invloed zullen zij echter op de ontwikkeling van de kartografie van onze kusten niet hebben uitgeoefend: met den Scheldemond houdt de nauwkeurige kennis der Italiaansche kaarten van de Noordzeekust op. Door den nijver der Hanze werden de Italianen zooveel mogelijk uit de noordelijke wateren gehouden. Daardoor was het den Italiaanschen kartografen slechts mogelijk de algemeene kustrichting te teekenen en niet meer dan enkele namen te geven.

De oudste der Italiaansche zeekaarten (de Pisaansche zeekaart, einde 13de eeuw) heeft ten noorden van Brugis (Brugge) slechts den naam Allamagna (Duitschland); maar de atlas van Tammar Luxoro, eveneens uit het einde van de 13de eeuw, vermeldt ten Noorden van Brugge achtereenvolgens: Cluxa (Sluis), Ardreborg (Aardenburg), Zelanda, Dordret (Dordrecht), Cologna (Keulen), Mauxa (Maasmond), Sanforder (Zandvoort?) Grauxant ('s-Gravenzande), Utrec (Utrecht), Masdiepa (Marsdiep), Uangaroxa (Wangeroog), Holanda (Holland), Lembe (Elbe). Wij zien hier voor 't eerst den Maasmond op eene kaart aangegeven. Mauxa, Maxa, Mosa, Mossa, Mause, Massa, Max zijn de namen, waarmee de Maasmond wordt aangeduid. Aan den mond worden de plaatsen 's-Gravenzande, (Grauxant, Grauesant, Grauessant, Grebesant enz.) en Oostvoorne (Ostforn, 't eerst op de kaart van Angelino Dalorto van 1325) vermeld; Brielle wordt nooit genoemd.

In den tijd der Italiaansche zeekaarten uit de 14de en 15de eeuw is Dordrecht de voornaamste handelsplaats, voorganger van Rotterdam in het mondingsgebied van Rijn en Maas. Het komt dan ook op bijna alle zeekaarten voor onder de namen: Dordret, Dorder, Dordrer, Durdrech, Dordrech. De naam Rotterdam

komt op de middeleeuwsche Italiaansche zeekaarten niet voor.

Den Germaanschen volken bleef het gebruik van zeekaarten veel langer onbekend; waarschijnlijk dagteekent het gebruik ervan door Nederlandsche zeelieden uit het begin van de 16de eeuw. Evenals bij alle zeevarende volken werden bij hen de zeekaarten voorafgegaan door leeskaartboeken, kustbeschrijvingen, aangevende de toestanden van kusten en havens, de zeilrouten, de tijden van ebbe en vloed, de diepten en de gesteldheid van den bodem der zeeën, de betoning der vaarwateren enz. De oudste deelen van de leeskaartboeken dagteekenen, volgens Koppmann, uit de tweede helft van de 14de eeuw. Algemeen in gebruik gekomen schijnen ze pas in 't laatst der 15de eeuw. Uit dien tijd dagteekenen ook de beide oudste handschrift-leeskaartboeken, afkomstig uit Lübeck, thans in de Kommerz-Bibliothek te Hamburg en in druk uitgegeven door K. Koppmann (1876). Zij geven ons zeilaanwijzingen voor de Europeesche kusten van de straat van Gibraltar tot de Finsche Golf. Voor de geschiedenis van de zeevaart zijn zij van onschatbare waarde.

In deze leeskaartboeken krijgen wij voor 't eerst iets uitvoeriger inlichtingen omtrent den Maasmond. In de beide Hamburgsche manuscripten (zie Koppmann XI. 33) wordt alleen de tijd van hoogwater vóór en in den Maasmond aangegeven en wel op de volgende wijze:

Handschrift A: Item vor de Mase maket vul see en uterlik osten mane.

Handschrift B: Item vor de Mase maket vul see oest unde west, unde buten westsuetwest.

Ter verklaring van deze wijze van tijdsbepaling diene het volgende: De tijden van ebbe en vloed werden afgelezen op een als uurwerk gebruikt kompas. Een kompasroos zonder naald werd met behulp van twee tappen, aangebracht aan het Oost- en Westpunt van de roos, aan een statief bevestigd, zóó, dat het vlak van de roos evenwijdig met het aequatorvlak was. Door het midden van de roos werd een stift aangebracht, loodrecht op de roos, dus evenwijdig met de aardas. Stond nu de maan in 't Zuiden, dan wierp deze stift eene schaduw op de Noordlijn van de roos. Bij volle maan staat de maan om 12 uur in den nacht in 't Zuiden. Viel nu deze culminatie van de volle maan samen met den tijd van hoog water, dan zei men: de zuidermaan maakt vol zee. Vóór den

Maasmond maakte de Ooster- en Westerman vol zee, was het dus vloed, wanneer de maan in het Oosten en in het Westen stond (bij volle maan), dus om 6 uur 's avonds en 6 uur 's morgens; m. a. w. de haventijd was 6 uur ¹⁾).

Iets uitvoeriger zijn de latere Leeskaartboeken. Het oudste gedrukte exemplaar is dat van Jan Zeuerssoon (1532), aanwezig in de Kon. Bibl. te Brussel en in 1914 opnieuw uitgegeven door Knudsen. Het geeft ook den te volgen koers aan bij het inzeilen van de Maas (cap. VIII):

Die wil seylen in die Mase.

1. Item die Mase strect oost suytoost ende west noortwest tottet hoeft toe.

2. Ende Sinte Katherinen opten Briel ende dat hoeft hout ghe-lijck over een, soo loopt ghi dat beste diep in, ende seylt dan by meylaen hen ²⁾).

3. Ende voor de Mase maket vol zee een suytweste suyde maen, ende binnen suyt suytwest.

Vergelijken wij hiermede het Leeskaartboek, in 1541 door Jan Jacobszoon uitgegeven en in 1885 opnieuw door Rogge (cap. V):

Die Maese.

1. Item die Mase strecket oost zuyd oost ten zuyden tottet hoeft toe ³⁾).

2. Item Oost vorn holt tusschen vier boden ⁴⁾ so lopet bi den Mey lande in (ende voor die Mase maket volzee een westzuydwesten maen) ende binnen zuyd zuyd west.

De ingang van de Maas liep dus langs de kust van Voorne (het Zuidergat, later ook Oude diep genoemd), in de richting O.Z.O.-N.N.W. Als landmerken dienden de Sint-Katharina-toren van den Briel en het hoofd ten Westen van den Briel (1532). Van eene betoning van het water en bakenen op het land van Voorne wordt nog niet gesproken.

Van het Leeskaartboek bestaan nog verschillende jongere edities, eerst als de besprokene nog zonder, later met schets-

1) Het Leeskaartboek van 1532 geeft een Z.W. t. W. maan (2 u. 15 min.), dat van 1541 een W.Z.W. maan (4 u. 30 min.), Blaeu's Licht der Zeevaart van 1608 een Z.W. t. W. maan.

2) Vgl. uitgave 1541: bi den Mey lande in. (Mei-land, ten W. van Brielle).

3) Bedoeld is O.Z.O. en O. t. Z.

4) Lees: vierboot = vuurboot.

teekeningen of kustopdoeningen. Zeekaarten (paskaarten, zooals men ze hier te lande noemde) kwamen in 't midden der 16de eeuw meer en meer in gebruik. In het Leeskaartboek van 1532 vinden we daarvan de eerste aanduiding; daar heet het nl.: Item dit is dye kaert van der zee, die duerck droech ende die kiel nat, ende is ghecorrigeert van de beste peloot van der zee ende is uuter paessekaerte ghecorrigeert, ende elc cust op sijn gheset. De beroemde Enkhuizer stuurman en zeevaartkundige Lucas Janszoon Waghenaer gaf in 1584 den eersten Nederlandschen zeeatlas uit, getiteld: Spieghel der Zeevaerdt (het tweede deel verscheen in 1585). In 1592 verscheen zijn „Thresoor der Zeevaerdt”, een goedkoopere atlas, handiger van formaat en met kaarten op kleinere schaal. Wat Waghenaer's zeeatlassen in 't laatst van de 16de eeuw waren, dat waren die van Blaeu in 't begin van de 17de eeuw: in 1608 verscheen zijn „Licht der Zeevaert”, in 1627 zijn „Zeespiegel” (3 dln.). Al deze zeeatlassen (uitgezonderd Waghenaer's Spieghel) zijn eene combinatie van zeeatlas en leeskaartboek: zij bevatten werkelijke zeekaarten, maar bij elke kaart behoort een hoofdstuk tekst, waarin de stof der leeskaartboeken in gewijzigden en uitgebreideren vorm wordt gegeven. Waghenaer's Spieghel (1584) was een zuivere zeeatlas, slechts met eene korte beschrijving op de voorzijde van elk kaartblad, die echter gewoonlijk geen zeilaanwijzingen bevat.

Omtrent de Maas lezen wij in den Spieghel (1584, tekst bij kaart 3): Eerst omme t'rechte diep vande Mase te treffen so sedt den Brielschen toorn Z.O. ten O. van u, ende seylt so tot dat de Haechse Toorn, twee mast lengde besnijde ¹⁾ de plompe toorn van Monster compt, ende aldaer leydt de uuterste tonne, ende de vierboet van Oostvoren comt aent Oosteynde vant Dorp; dit sijn de mercken vant zuydergat, by t'landt van den Briel inne loopende. Tgat over den Darij oft Botkil is nu goet ende daer legghen de tonnen, ende den Briel compt ontrent Z.Z.O. van u, men seylt op den hoeck aen die beneffens de schansse is, van ton tot tonne tot aent landt van den Briel toe, alwaer de Schepen legghen die uut willen seyleen, ende t'diep gaet aldaer op een Cabels lengte aent landt van den Briel heen totte oude Maes toe. Ende dan slaet men ouer duert Schoer, de mercken doert Schoer

1) Lees: besijden.

te seylen sijn, als Ouwerschie ende de boomen ouer een comen; voorts dan seylt men midts water tot Rotterdam toe.

Wij zien hieruit, dat in 1584 het Zuidergat betond is; kaart 3 geeft 7 tonnen aan, Blaeu 1608 geeft 9 tonnen. Bij 't binnenkomen van 't Zuidergat had men de tonnen aan den linkerkant. De diepte van het vaarwater wordt op de kaarten in vademen ¹⁾ aangegeven (3—4 vademen). Uitvoeriger doet Blaeu 1608 dit: De eerste ton ligt dan op eene diepte van $5\frac{1}{2}$ vadem, de 2e op $4\frac{1}{2}$, de 3e op $3\frac{1}{2}$, de 4e op 2 vadem. Hier was het ondiepste deel van den drempel; de 5e lag weder op 3 vadem diepte. Men kon van de eene tot de andere ton zien en zeilde tusschen de tonnenrij en 't land van Voorne door: 3 of 4 scheepslengten bezuiden de tonnen was het vaarwater het diepst (Blaeu 1608). Landmerken sijn bij Waghenaer 1584: de torens van den Briel, den Haag en Monster en de vuurboot van Oostvoorne; Waghenaer 1592 noemt de torens van 's Gravenzande, den Briel, Goeree en Vlaardingen en de schans van Maeslandts sluys. Van de beide kapen, ten westen van den Briel op het Land van Voorne geplaatst, spreekt Waghenaer in den tekst niet, hoewel ze reeds op de kaart van 1584 voorkomen. Voor Blaeu 1608 doen zij echter wel degelijk dienst: Wilt ghy in de Mase zeylen, soo brenghet de twee Capen die op 't lant van den Briel staen over een

Waghenaer 1584 spreekt nog van een tweede gat: t gat over den Darij ofte Botkil, op de kaart aangegeven als Nieuwe gatt. Dit is nu goed, zegt hij, en daar liggen tonnen; de kaart geeft echter deze tonnen niet aan. Uitvoeriger spreekt hij van dit gat in zijn Thresoor van 1592: Maer om t' noorder gat van die Maese in te seylen comende uut die noort, so seylt by die voet strant om op vier vadem, ofte so drooch als ghy wilt, tot dat den toren te Liere staende by Maessluys, comt in een leeghte van den duyn by oosten Grauesandt: als dese mercken alsoo staen, soo gaet oost noordt oost in, na die strandt van Hollandt toe, soo meucht ghy aen die blencken niet misdoen, het is een steert sants, die van Hollandt aff comt schieten. Het is buyten int gat diep twee vadem ende een half met leegh water, ende als ghy dat riff ofte steertken ghenesen zijt, soo meucht ghy by die voetstrandt van Grauesandt in looden, totdat ghy comt teghens Heynkenshoeck oft die Nes-

1) De diepten worden aangegeven bij laag water. 1 vadem = 1.83 M. = 6 voet.

se¹⁾, daer meucht ghy ouerslaen na den hoeck toe daer die cape op staet, ende seylen daer by langs na t'hoofd van den Briel toe, als voren verclaert is."

In Blaeu's tijd (Licht der Zeevaart 1608) is dit Noordergat onbruikbaar geworden: „Bij de voetstrandt van Gravesandt plach het Landtdiep van de Mase in te strecken, ghelijck dat van Albert Hayen ende Lucas Jansz. Waghenaer in hare tijden is beschreven: dan dat is zedert heel tot niet gheloopen, soo dat men 't niet en heeft connen ghebruycken, dan daer breect weder een moy gat deur, daer nu ter tijt met het laeghste water niet minder diepte en is dan thien of elf voeten dan ten is noch niet betont." (Verder geeft hij aan, hoe men dit gat in moet zeilen).

In 1627 is dit gat weder beter bruikbaar, dan is het ook betond en staan er op den noordoever van de Maas ten Z.W. van 's Gravenzande twee kapen.

„De Maas heeft (aldus Blaeu 1627) twee gaten ofte diepen, het Noorder gat gaet by de noordwal, het zuyder by de zuydwal, oft by het landt van den Briel in. Tusschen die twee diepen leyt een groote zand-plaet gheheeten de Honde-plaet, daer blijft met laegh water ses, seven en tot sommige plaetsen 8 voeten water op." De buitenste ton lag (Blaeu 1627) op een diepte van 20 voet, de 2e op 10 of 11 voet of het droogste van den drempel, recht neffens de uysterste punt van 't landt aen de noordzijde." Van den noordhoek van de Hondeplaat strekte „een steertken" zich verder naar den Hoek van 't vasteland uit. „Daer moet ghy u wel voor wachten, is heel steyl, daer op breeckt en ravelt de zee seer sterck: met westelijcke winden breeckt en stort de zee gheheel het Noordergat over, neffens dese voorsz. tweede ton, so dattet in 't aensien hem verthoont oft geen gat was, maer schroomt niet dicht benoerde die voorsz. tweede ton langs te loopen, ghy sult daer neffens met half vloet niet min als derthien voeten waters, oft daer ontrent hebben.

Aan de oostzijde van de Hondeplaat strekt zich van deze plaat eveneens een zandrif uit, de Rassen genaamd, „die heel steyl is, en met laeghe ebben tot sommige plaetsen boven water komt." (Blaeu, 1627). Het vaarwater gaat langs de Noordzijde ervan en wordt door de visschers de Panne genoemd; het is 14, 15, 16 voet

1) Ten Westen van den Briel.

diep. In 't geheel wezen zes tonnen den schipper den weg door 't Noorderdiep; bij de zesde ton vloeiden N. en Z. gat ineen.

In 1644 (Blaeu, Zeespiegel, uitgave 1644) is de Maas „maer een wijde ofte breede vlackte, met weynich verandering van diepte, en die men op zijn windt bezeylt.” Is de wind zuidelijk, dan vaart men het Zuiderdiep in en past op de oude merken. Blaeu geeft thans de diepte bij de 2e ton op 10 voet (1608 : 27 voet), bij de 3e ton op 11 voet (1608 : 21 voet), bij de 4e ton, waar ook nog de drempel 't ondiepst is, 10 voet (1608 : 12 voet). Met een noorderlijken wind moet men het Noordergat nemen: „want by de noordwal een diepjen in gaet daer stijf een voet water meer is als neven de tonnen hier boven beschreven (die van 't zuidergat!) en wordt dit ghenaemt Everskil.”

Eene vergelijking van de dieptecijfers in 't Zuidergat (Waghenaer 1584 : 18—24 voet, Blaeu 1608 : 12—27 voet, Blaeu 1644 : 10—11 voet) doet ons zien, hoe dit meer en meer verzandt en overal ongeveer gelijke diepte verkrijgt, welke diepte weinig afwijkt van die van de Hondeplaat (in 1644 Hompel genoemd) : 6, 7 en 8 voet (Blaeu 1627). Het Noordergat, ten tijde van Albert Haeyen en Waghenaer nog goed bruikbaar, is in 1608 van weinig beteekenis, maar er begint zich weder een geul te vormen, die in 1627 een diepte van 10—20 voet bezit en in 1644 ongeveer een voet dieper is dan het Zuidergat, dus 11 à 12 voet.