



GEZICHT VAN HET Y EN PAMPUS.



Voor Pampus liggen

Feiten en Fabels

Vrijwel iedereen kent het gezegde 'voor pampus liggen'. Vaak wordt het gebruikt zonder er bij na te denken. In dit onderzoek wordt geprobeerd de herkomst te achterhalen.

Sjoert Brevé
Februari 2021

Voor pampus liggen

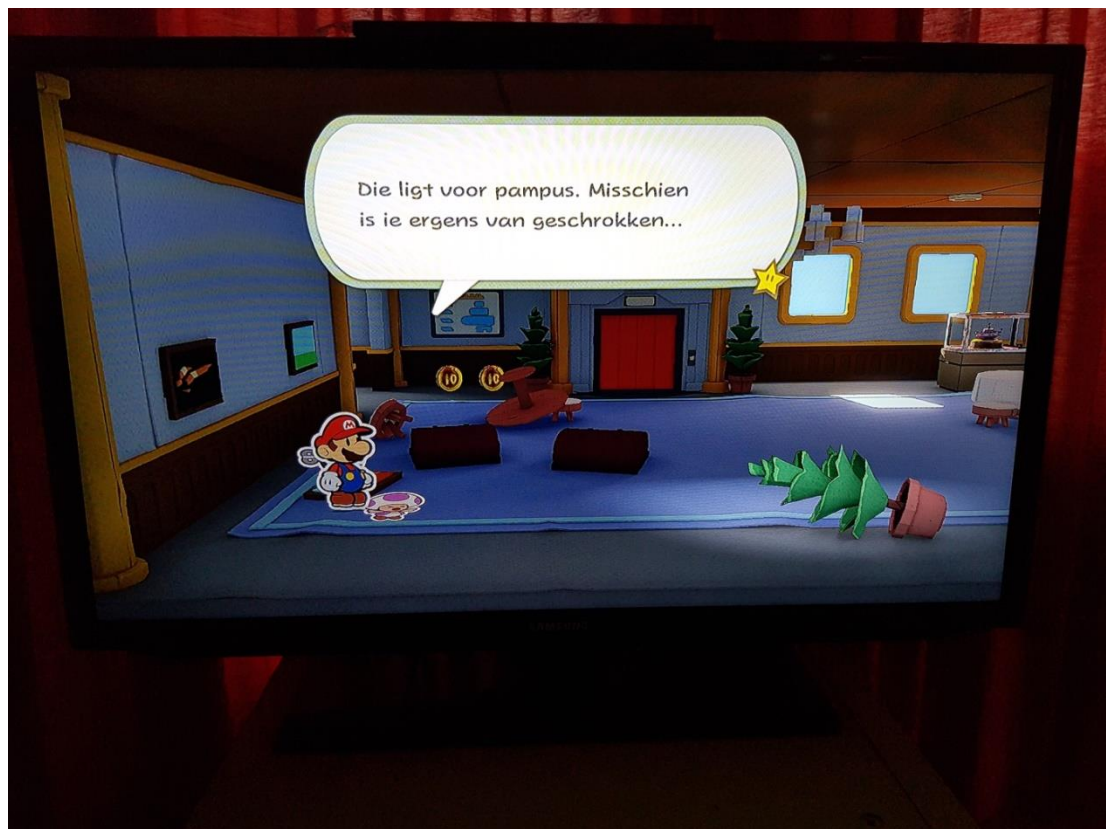
Op 1 november 2020, de laatste reguliere bezoekers dag, bezoekt Joep van Egmond het forteiland Pampus. Een week later stuurt hij een e-mail naar het secretariaat van de 'Stichting Forteiland Pampus':

Beste Pampus,

Al spelend in Nintendo's Mario Paper 'the origami king' kwam ik deze dialoog tegen. Heb snel een foto gemaakt. Toch wel grappig dat Nintendo dit zo vertaald.

Met groet

Joep van Egmond



Ik kreeg de foto doorgestuurd. Dit herinnerde mij aan hoe ik de bezoekers de afgelopen tien jaar tijdens mijn rondleidingen het volgende verhaal vertelde:

“Pampus is een ondiepte door de zandbank, die de ingang van de haven van Amsterdam verspert. Iedereen heeft wel eens van de uitdrukking ‘Voor Pampus liggen’ gehoord. In vroeger tijden was de haven van Amsterdam alleen te bereiken via de Zuiderzee en alle schepen naar en van Amsterdam moesten door het Pampus. Zolang ze niet zo groot waren ging dat nog wel, maar schepen vanaf de zeventiende eeuw waren vaak te groot en konden Amsterdam alleen bereiken door de lading op kleine scheepjes over te laden, de ballast over boord te gooien, wat trouwens streng verboden was, ofwel gebruik te maken van het scheepskameel. Het scheepskameel bestond uit twee houten bakken gevuld met water, die tegen de zijkant van het schip werden geklemd met kabels onderlangs het schip. Zodra alles

goed vast zat werd de bemanning aan het werk gezet om het water uit de bakken te pompen. Die bakken kwamen daardoor omhoog en tilden het schip op. Dat scheelde zo'n anderhalve meter en dat was vaak net genoeg om bij gunstig tij en wind naar Amsterdam te varen.

Amsterdam was in die tijd het centrum van de wereldhandel. Uit de hele wereld werden goederen geïmporteerd. Het gebeurde vaak dat er zoveel schepen door het Pampus moesten, dat ze een week of nog langer voor Pampus lagen. En dat vond de bemanning helemaal niet leuk, die had soms maanden op zee gezeten met slecht voedsel, zonder drank en vrouwen. Nu zagen ze in de verte de kerktorens van Amsterdam al en wilden graag naar hun vrouw, vriendin of moedertje. Maar ze moesten aan boord blijven tot het schip in de haven was afgemeerd. Om de bemanning tevreden te houden liet men kleine scheepjes uit Muiden komen met vers drinkwater, vers voedsel, drank en vrouwen. Zo gebeurde het vaak dat de bemanning 's avonds niet alleen letterlijk voor Pampus lag, maar ook figuurlijk."

Tot zover mijn verhaal, dat ik heb ontleend aan 'Handboek voor de Pampusgids'¹ :

Als er een konvooi schepen lag te wachten, want in die dagen was het niet zo veilig op zee en voer men liever in konvooi, is het simpel uit te rekenen hoe lang het duurde wanneer het laatste schip over Pampus was getild. Men moest dagen, zo niet weken wachten voor men aan de beurt was. Dat maakte de stemming aan boord er niet beter op. Vaak was het voedsel aan boord bijna op of niet meer zo vers omdat men een lange reis achter de rug had.

De Muider schippers zagen daar wel brood in en er werd flink handel gedreven met de bemanningen in voedsel, drank en wellicht kwamen ook de 'lichte' vrouwtjes op bezoek. De negatieve betekenis die wij over het algemeen aan dit spreekwoord toekennen komt naar alle waarschijnlijkheid daar vandaan.

Op internet is hetzelfde verhaal in vele variaties te vinden, soms met onzin, maar vaak wel met ongeveer dezelfde strekking. Enkele voorbeelden:

HISTORISCHE ACHTERGROND BIJ 'VOOR PAMPUS LIGGEN'²

Dronken zijn, in zwijm liggen door de warmte of niet in staat zijn je te bewegen: dan lig je 'voor Pampus'. Deze uitdrukking is typisch Nederlands en bestaat al sinds de 17e eeuw. In die tijd was de scheepvaart erg belangrijk en hadden we het water in Nederland nog niet zo goed onder controle als nu het geval is. Zo kon het dat men soms letterlijk 'voor Pampus lag'.

De uitdrukking 'voor Pampus liggen' stamt uit de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Vanaf de 17e eeuw voeren veel schepen heen en weer naar Oost-Indië en andere bestemmingen in Azië. In die tijd was het IJsselmeer nog de Zuiderzee, waardoor er sprake van getijdenwisselingen was. De schepen, die soms zwaarbeladen terugkwamen uit Azië, moesten vlak voor ze de haven van Amsterdam konden betreden langs een ondiepe vaargeul varen. Deze geul heette Pampus.

¹ Door Peter J.M. Claesen

² IS Geschiedenis, partner van Geschiedenis Magazine:

Scheepskamelen

Zelfs als het vloed was, konden de meest diepliggende grote schepen die richting Amsterdam voeren niet op eigen kracht door de ondiepe geul heen. Daarom werd onder andere gebruik gemaakt van scheepskamelen. Dit waren drijvers die ervoor zorgden dat de schepen minder diep kwamen te liggen. Deze scheepskamelen werden in 1688 door Meeuwis Meindertz. Bakker uitgevonden, speciaal om grote schepen over Pampus te kunnen laten varen. Het duurde soms dagen voor de scheepskamelen aanwezig waren, zodat de grote schepen moesten wachten.

Binnenvaartschepen

Schepen die vanuit de haven van Amsterdam vertrokken, hadden geen last van Pampus. Als ze veel bepakking meenamen, kregen ze deze pas aan boord als ze bij Texel waren. Kleinere binnenvaartschepen konden wel langs Pampus en namen de bepakking voor de grote zeeschepen mee naar Texel, waar de ladingen van de kleine schepen naar de grote schepen overgeheveld werden. Maar schepen die echt terug naar de haven van Amsterdam moesten lagen dus letterlijk voor Pampus, omdat ze moesten wachten totdat ze de haven konden betreden.

De figuurlijke betekenis

Hoe heeft de betekenis dan uit kunnen monden in 'het compleet dronken zijn', waar 'voor Pampus liggen' nu ook mee geassocieerd wordt? Daar zijn de meningen over verdeeld. Er zijn mensen die vermoeden dat de zeelieden het vroeger uit verveling gewoon op een zuipen zetten, omdat ze het wachten op het juiste getijde zat waren en toch al bijna thuis waren. Zo zou 'voor Pampus liggen' langzaam van betekenis veranderd zijn in de versie die meer met alcohol verbonden raakte.

Sommige historici vermoeden zelfs dat matrozen in de tijd van de VOC, als ze eenmaal aankwamen in de haven van Amsterdam, meteen hun verdiende geld uitgaven aan drank en vrouwen.

Hierdoor kwamen de matrozen, die bijna allemaal uit de provincie afkomstig waren, net zo arm thuis als ze vertrokken waren. Dit zorgde ervoor dat de VOC meer moeite kreeg met het werven van matrozen. Want niemand zag iets terug van de gouden bergen die beloofd werden door de VOC. Daarom bedacht de VOC een truc. Wanneer de schepen voor Pampus lagen, kreeg de bemanning gratis drank om zich mee te vermaken. Ook werden vrouwen van lichte zeden aan dek gebracht. De bemanning feestte dan alvast aan boord van het schip, en het geld kregen ze pas bij terugkomst in Amsterdam, zodat ze dit niet meteen over de balk smeten.

Pampus vandaag de dag

In de 19e eeuw is van de geul Pampus een eiland gemaakt. Er werd een fort op het eiland gebouwd dat moest dienen als verdedigingswerk tegen een mogelijke aanval over water op Amsterdam. De schepen hoefden toen overigens niet meer voor Pampus te liggen, omdat in 1824 het Noordhollandsch Kanaal gegraven was van Amsterdam naar de Noordzee. Het eiland ligt er nu nog steeds, maar van grote getijdenwisselingen is geen sprake meer rondom Pampus. Door de komst van de Afsluitdijk is het IJsselmeer ontstaan, waardoor de

invloed van de zee nagenoeg verdwenen is. De uitdrukking 'voor Pampus liggen' is echter altijd blijven bestaan.

Wat betekent het als iemand 'voor Pampus ligt'?³

De oorsprong van de betekenis voor pampus liggen: dronken zijn is als volgt. Vroeger kwamen de schepen van de VOC richting Amsterdam aan en moesten wachten bij Pampus op het juiste tij om de haven van Amsterdam binnen te varen. Daarna gingen de matrozen naar de haven, meerden af, kregen hun gage en verspilden het in de dagen daarna aan drank en vrouwen. Dan gingen ze naar huis, net zo berooid als ze voor de reis waren. Het probleem was dat alle matrozen uit de provincie kwamen. Amsterdam was veel te klein om duizenden mensen als matrozen te leveren. Wanneer er weer een ronselaar van de VOC in de dorpen kwamen, dan zeiden de moeders van de aanstaande matrozen: "Niet doen, dat brengt niets op." Die ontmoediging was slecht voor de handel, want als er geen matrozen waren, dan konden de schepen niet bemand worden, wat verlies van laadruimte en winst betekende. De Heren van de VOC bedachten een truc. Als de schepen voor de rede van Pampus lagen kregen ze water, eten en zeep. Vervolgens werd er een bordeel afgehuurd. De dames van het bordeel werden samen met een forse hoeveelheid drank aan boord gebracht. Na drie dagen waren de schepelingen totaal uitgeraasd en uitgeput. Daarna ging het schip naar de haven, meerde af, de matrozen kregen hun gage en gingen naar huis. Nu gingen ze met geld naar huis en met stoere verhalen. Hierdoor was het eenvoudiger om matrozen te werven. De term "voor pampus liggen" in de zin van dronken zijn komt derhalve uit het hier beschreven gebruik vandaan.

Toegevoegd na 1 minuut:

Hieraan hebben we de uitdrukking voor pampus liggen te danken: dronken zijn; in zwijm liggen (door warmte); niet in staat zijn zich te bewegen (door onmatig eten). In die tijd was de Zuiderzee een echte zee, met eb en vloed. Tijdens eb kon men vaak niet verder bij de ondiepte van Pampus. Tegenwoordig liggen er 's zomers zeiljachten bij Pampus te borrelen. De uitdrukking krijgt zo een andere betekenis.

toegevoegd na 2 minuten:

De uitdrukking komt uit de scheepvaart.

Vroeger was Pampus een eiland dat ten oosten van Amsterdam lag. Er stond, net als nu, vaak een westenwind. Bij zo'n wind konden de zeilschepen, die via de Zuydersee (tegenwoordig het IJsselmeer) naar Amsterdam voeren, niet bij die stad komen. De schepen gingen dan maar voor anker op het laatste punt dat ze nog wel konden bereiken: bij het eiland Pampus.

Zolang de wind niet draaide, konden de schepen niets meer - ze lagen voor Pampus.

Zelfs op de eigen website van 'Stichting Forteiland Pampus' kom je hetzelfde verhaal tegen:

In de 15e eeuw groeide Amsterdam uit tot een belangrijke handelsstad. Over de Zuiderzee konden schepen gemakkelijk vanaf de Noordzee naar de haven van Amsterdam varen.

³ 'Goeie Vraag'

Nou ja, gemakkelijk...Vlak voor de kust bij Muiden lag een ondiepte in de vaargeul. De schepen die met hun zware vracht soms al wel een jaar onderweg waren en Amsterdam al in zicht hadden, konden daar niet zomaar overheen varen. Daar moesten ze mee geholpen worden. En dat gebeurde met een scheepskameel (zie hoofdstuk 10 Begrippen). Het duurde soms dagen voordat een schip weer door kon varen naar Amsterdam. Tweehonderd jaar lang, van 1602 tot 1799, was de Verenigde Oost-Indische Compagnie een machtig handelsbedrijf. De grote schepen van de VOC voeren vanuit Nederland naar Azië en kwamen terug met exotische waren zoals peper, kruidnagel, koffie en thee. Als zo'n schip van de VOC bij de ondiepte moest wachten tot ze over de ondiepte geholpen werden, verveelden de zeelui zich natuurlijk te pletter. Slimme handelaren kwamen dan met hun bootjes langs zij varen om de zeelui drank en vrouwen aan te bieden maar daar moest natuurlijk wel voor betaald worden. Zo joegen de mannen soms in korte tijd hun soldij, hun loon, er doorheen. Omdat de bazen van de VOC bang waren dat die zeelui niet meer op zeereis mee mochten van hun familie als ze al hun geld op maakten, trakteerden ze zelf de zeelui op de voor Pampus liggende schepen op zeep, drank en vrouwen. Want ja, deze ondiepe vaargeul heette Pampus! Zo ging dat honderden jaren geleden.

Wat zegt H.P. Moelker in zijn boekje 'Het Fort Pampus'

Moelker besteedt wel aandacht aan de ondiepte Pampus, maar laat zich niet verleiden uit te leggen 'hoe je voor Pampus kunt liggen'.

Cees Pfeiffer dan in zijn boekje 'Pampus, geschiedenis van een fort'?

Pfeiffer waagt zich er ook niet aan. Wel refereert hij aan het gezegde 'voor Pampus liggen' als bekende uitdrukking, dat niemand zich afvraagt wat het woord Pampus daarin eigenlijk betekent. Ook voegt hij nog enkele andere uitdrukkingen toe, die je nu niet meer hoort. 'Sloffen drogen op Pampus' als antwoord op de vraag waar iemand naar toe is en men geen antwoord wil geven. Op dezelfde vraag kun je ook het volgende antwoord geven: 'Naar Pampus om een aap te drillen. Als je mee wil mag je zijn staartje optillen.'

Zo heeft iedereen zijn eigen variatie op hetzelfde verhaal. Een mooi verhaal, dat het altijd erg goed doet bij de bezoekers van Forteiland Pampus.

Maar wat is er van waar?

Ik besluit dat uit te zoeken.

In de elf jaar, dat ik gids ben op Pampus heb ik mijn verhaal een paar honderd keer verteld. Nog nooit is er een bezoeker geweest, die gezegd heeft: "Sjoert, je vertelt dit nu allemaal, maar is dat waar?"

Zelf heb ik er nooit bij stilgestaan, tot nu toe.

Een voorbeeld:

De Batavia

De Batavia was een Nederlands spiegelretourschip van de VOC uit de 17e eeuw.

Het schip vertrok voor het eerst op 29 oktober 1628 op weg naar Indië. Het is daar echter nooit aangekomen.

In de vroege ochtend van 4 juni 1629 sloeg het schip lek op Morning Reef van de Wallabi-groep voor de Australische westkust.



Replica van de Batavia

Het schip had 341 opvarenden aan boord. 38 passagiers en 303 bemanningsleden⁴. Helaas kwamen vaak niet alle bemanningsleden terug. Maar stel je voor dat het schip wel terug zou zijn gekomen dan nog waren er nog genoeg over. En als vergelijkbare schepen lagen te wachten op gunstige wind en gunstig tij om door het Pampus te varen, dan moesten er wel erg veel drank en erg veel vrouwen aan boord worden gebracht. Het zal toch niet zo zijn geweest, dat heel Muiden één bordeel was.

Bovendien was de kapitein in het algemeen heel zuinig met drank. Vaak kreeg de bemanning alleen bij bijzondere gelegenheden één oorlam. Dronkenschap zou maar leiden tot ruzie en vechtpartijen. En als de wind draaide en het schip kon naar Amsterdam varen, dan had je niks aan een dronken bemanning.

Dit alles overwegende wekt bij mij de twijfel of mijn pampusverhaal wel waar is. Ik besluit dat verder uit te zoeken.

⁴ [https://nl.wikipedia.org/wiki/Batavia_\(schip,_1628\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Batavia_(schip,_1628)) Hier vind je ook een lijst met de namen van de bemanningsleden en hun beroep aan boord.



Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Als iemand hier meer van zou moeten weten is dat het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Ik stuur op 13 november 2020 een e-mail naar de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum met de volgende vraag:

Geachte medewerk(st)er,

Uiteraard heeft u weleens van deze uitdrukking gehoord, of zelf voor pampus gelegen.

Als (vrijwillige) gids op het forteiland Pampus en beheerder van de historische collectie van de Stichting Forteiland Pampus heb ik vele malen aan bezoekers verteld waar die uitdrukking vandaan komt.

Waarschijnlijk overbodig, maar toch nog even in het kort.

Het Pampus was van oudsher een ondiepte om de haven van Amsterdam te bereiken.

Schepen uit de zeventiende eeuw waren te groot om het Pampus te passeren. Ze moesten via scheepskamelen over het Pampus gevaren worden, of hun waren in lichters overladen of hun ballast overboord gooien (dat laatste was trouwens verboden).

Maar in dezelfde periode was Amsterdam het centrum van de wereldhandel geworden en daardoor moesten veel schepen door dat Pampus heen en weer.

Daardoor kon het weleens gebeuren, dat het een week of nog langer duurde voordat het schip in Amsterdam arriveerde.

Om de bemanning koest te houden werd dan vers drinkwater, vers voedsel, drank en lichtkooien aan boord gebracht vanuit Muiden.

Het gevolg was, dat de manschappen zo uitgeput raakten, dat zij 'voor Pampus lagen'.

Tot zover het verhaal.

Maar ik ben nu op zoek naar het werkelijke verhaal. Wat klopt hiervan en wat niet? Als het waar is, moet de halve vrouwelijke bevolking van Muiden hiermee een extra inkomsten hebben gegenereerd.

Ik ben op zoek naar documenten, scheepjournaals, dagboeken, enz. uit de betreffende tijd, die het verhaal bevestigen, ontkrachten en/of aanvullen.

Aangezien u een grote collectie heeft valt hier misschien informatie te vinden.

Misschien kunt u mij al verder helpen of een selectie maken, zodat ik zelf nader onderzoek kan verrichten.

Bij voorbaat hartelijk dank,

Sjoert Brevé

historischecollectie@pampus.nl

Nog geen uur later krijg ik antwoord van Marja Goud:

Geachte heer Breve,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide toelichting. Eerlijk gezegd vermoed ik dat het verhaal wat smeüiger is gemaakt dan oorspronkelijk bedoeld.

Ik verwijs graag naar de definitie op de site van Onze Taal:

<https://onzetaal.nl/taaladvies/voor-pampus-liggen/>

Ook in andere online bronnen en etymologische naslagwerken vind ik geen andere uitleg dan dat voor 'Pampus liggen' als eerste betekenis heeft 'niets kunnen doen', en niet zozeer duidt op een beschonken toestand.

Bewijs voor de smeüige variant van het verhaal heb ik op dit moment niet.

Ik zal eens informeren bij een collega die meer bekend is met mogelijke vermeldingen in scheepsjournalen of dagboeken.

Mocht daar nog wat uitkomen, dan informeer ik u natuurlijk!

Vriendelijke groet,

Marja Goud

Op de site van Onze Taal, waar Marja naar verwijst, vind ik:

Waar komt de uitdrukking voor pampus liggen vandaan?

Voor pampus liggen betekent 'uitgeteld zijn' (van vermoeidheid of door overmatig eten en/of drinken) of gewoon 'lui erbij liggen'.

Volgens het Groot Uitdrukkingenwoordenboek van Van Dale (2006) gaat deze uitdrukking terug op de naam van een zandbank in het IJ voor Amsterdam. Deze zandbank (Pampus genaamd) bezorgde zwaarbeladen schepen veel last. Het kwam vaak voor dat schepen voor Pampus lagen, oftewel een tijd moesten wachten voordat het vloed werd en ze Pampus konden passeren. Tegenwoordig is Pampus een echt eilandje met een **fort** erop.

Er bestond nog een Pampus: een ondiepte bij de voormalige Zuiderzee, ten oosten van Amsterdam. Volgens **F.A. Stoett** gaat voor pampus liggen terug op het oponthoud dat déze ondiepte met zich meebracht. Ook Marc De Coster gaat daarvan uit in zijn Woordenboek van populaire uitdrukkingen, clichés, kreten en slogans (2002). Het probleem voor de scheepvaart werd pas opgelost toen in 1876 het Noordzeekanaal in gebruik werd genomen. Voor pampus liggen komt in de zevende druk van Van Dale (1950) voor het eerst voor in de figuurlijke betekenis 'dronken zijn', met de aantekening dat het een Bargoense uitdrukking

is. Het Bargoens was de geheimtaal van dieven, landlopers en rondtrekkende handelaren. Hoe voor pampus liggen deze figuurlijke betekenissen kreeg, wordt niet verklaard; misschien zetten de zeelieden het uit verveling op een zuipen terwijl ze zaten te wachten. De algemene figuurlijke betekenis 'uitgeteld zijn' is jonger: Van Dale neemt in zijn tiende druk (1976) de betekenis 'in onmacht liggen' op.

In Van Dale komt vanaf 1950 ook voor pampus zitten voor, wat 'zijn eten niet op kunnen' betekent, net als **voor de mast zitten**. Het Woordenboek der Nederlandsche Taal vermeldt nog een andere uitdrukking met pampus: boven Pampus zijn, 'de moeilijkheid te boven zijn'. Meer over de herkomst van het woord pampus zelf is te lezen in het boek **Groeten van Elders** van Rob Rentenaar. Hij vermoedt – mede doordat pampus ook langs de kusten van Noord-Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen voorkomt in de betekenis 'ondiepte, zandbank' – dat het oorspronkelijk iets als 'brijachtige, opgezwollen massa' betekend zal hebben. Het Duitse Pamps heeft die betekenis nog steeds.

De naam Pampus⁵

De laatste naam waar ik iets over wil zeggen, is Pampus. Voor zover men zich aan een verklaring gewaagd heeft, zijn er drie verschillende opvattingen geformuleerd. De eerste ging ervan uit dat Pampus voortgekomen was uit pomphuis, de tweede dat de naam een woord pamp 'zwaard' bevatte en dus 'zwaardschede' betekende en de derde dat er sprake was van vernoeming naar een ondiepte Pampus in de Trave bij Lübeck. Geen van deze theorieën blijkt evenwel houdbaar te zijn.

De pomphuis-verklaring hing samen met het leegpompen van de vaten en kisten die gebruikt werden om schepen over Pampus heen te dragen. De pompen waarmee men dat deed, zouden in een 'pomphuis' bewaard zijn. Het vervelende is echter dat zo'n 'pomphuis' nooit bestaan heeft, dat de uitvinding van het leegpompen van scheepskamelen ongeveer anderhalve eeuw later viel dan de vroegste vermelding, Pamphuis, van de naam Pampus in 1531, dat pamp- taalkundig niet uit pomp- voortgekomen kan zijn en dat het -huys niet meer dan een latere aanpassing aan het bekende woord huis is.

De gedachte aan een zwaardschede is nog onwezenlijker. In de eerste plaats leek de ondiepte voor Amsterdam in niets op een dergelijk voorwerp en in de tweede plaats heeft er in het Nederlands nooit een woord pamp (zwaard) bestaan.

De opvatting dat ons Pampus naar een ondiepte bij Lübeck vernoemd zou zijn, heeft ook te veel tegen zich. Het is waar, Nederland kent een groot aantal vernoemingsnamen. Zij komen ook in Amsterdam voor, zoals we kunnen zien aan namen als Bantam en Jordaan. Nergens vinden we echter ondiepten die naar ondiepten vernoemd zijn. Bovendien treffen we de naam Pampus al vroeg op zo veel verschillende plaatsen in ons land aan, dat het niet aan te nemen valt dat men daarover al contact met Lübeck gehad heeft. Behalve bij Amsterdam kennen we Pampus en varianten daarvan immers ook in Nieuw Loosdrecht, Hoorn, Broekerhaven, Nijega, Kuinre, het Goereese Zeegat, Zaltbommel en Hoenzadriel.

⁵ Uit het boek: Groeten van Elders door Rob Rentenaar

Het is overigens niet alleen in Nederland dat we zo vaak op deze naam stuiten. Hij komt eveneens langs de kusten van Noord-Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen voor. Een vergelijking van al deze Pampussen en van de vormen waarin zij in de oudste bronnen voorkomen maakt het mogelijk een andere verklaring van de naam voor te stellen. Het blijkt dat Pampus terug kan gaan op een woord pampus, samengesteld uit pamp en pus, dat oorspronkelijk 'brijachtige, opgezwollen massa' betekend zal hebben. Dit woord moet langs de hele kust van Noordwest-Europa bekend geweest zijn. Het is mogelijk dat het is blijven leven in het Fries, waar men pampus, pamps of pampses heeft als aanduiding voor 'dikke buik' en 'dikzak'. Elders is het woord echter verdwenen. Alleen door bestudering van alle beschikbare taalkundige en historische gegevens kunnen we erachter komen dat pampus gebruikt moet zijn om allerlei onvaste, bolle objecten, niet het minst in een vochtige omgeving, mee aan te duiden. Dat een ondiepte voor de ingang van het IJ daar ook onder kon vallen, is iets wat we van ons eigen Pampus kunnen leren.

Leerzaam, maar niet het antwoord op mijn vraag.

Zondag 15 november 2020 krijg ik antwoord van een collega van haar, Diederick Wildeman.

Geachte heer Breve,

Uw vraag over de uitdrukking 'voor Pampus liggen' werd ook aan mij doorgezonden voor commentaar en suggesties. Wat ik vermoed is dat de veranderingen van de betekenis van 'voor Pampus liggen' meer een kwestie is van algemene taalontwikkeling dan invloed vanuit de scheepvaart.

Er kan een oorspronkelijke betekenis zijn geweest waarbij de beeldspraak dichterbij heeft gelegen bij de moeilijkheden voor de scheepvaart bij de ondiepte Pampus. Het is overigens gebruikelijk dat de betekenis van een uitdrukking in de loop van de tijd verandert. Soms heeft een huidige betekenis zelfs weinig meer met het eerste gebruik te maken.

De oudste vermelding die ik online kon vinden is uit een Frans werk over de Nederlandse taal uit 1827. Zie:

[https://www.delpher.nl/nl/boeken1/gview?query=%22voor+pampus+liggen%22&coll=boek en1&identificatie=Xe0UAAAAQAAJ](https://www.delpher.nl/nl/boeken1/gview?query=%22voor+pampus+liggen%22&coll=boek%20en1&identificatie=Xe0UAAAAQAAJ)

Zoals u ziet, betekent 'voor Pampus liggen' hier: tegengehouden worden door een groot obstakel. Deze betekenis heeft de uitdrukking nu duidelijk niet meer, maar is wel een beter weergave van de situatie voor de scheepvaart in vroeger tijden. Wellicht dat deze betekenis directer bij het eerste gebruik van het gezegde komt.

Om de ontwikkeling van de uitdrukking te volgen zou het nodig zijn zoveel mogelijk vermeldingen in algemene kranten, tijdschriften en boeken op te sporen om te zien wanneer en op welke wijze er betekenisveranderingen optreden. Uiteraard kunnen woordenboeken en overzichten van spreekwoorden en gezegden daarbij helpen. Dit echter meer een werk voor historisch taalkundigen dan voor maritieme historici.

Ik vrees dat ik u nu geen definitief antwoord kan geven, maar ik hoop dat deze informatie toch nuttig is.

Met vriendelijke groet,

Diederick Wildeman

conservator zeevaartkunde & bibliotheek collecties/curator of navigation & library
collections
+31 20 5232 251

In de 'Revue explicative des principes et des beautés de la langue néerlandaise' (1827) staat:

Voor Pampus liggen; littéralement, être arrêté devant le Pampus, c'est-à-dire, être arrêté par un grand obstacle. (1)

Oost, west, te huis best; littéralement, allez de l'est à l'ouest, vous serez toujours mieux chez vous; on n'est jamais mieux qu'au sein de sa famille.

C'est ainsi que je me propose d'indiquer dans les numéros suivants, les principales locutions et les proverbes les plus usités de la langue nationale; d'en expliquer le sens littéral, ainsi que le sens figuré, et de citer les proverbes et les locutions qui, en français, me paraîtront bien rendre l'idée du hollandais.

(1) Le Pampus est un banc de sable situé dans l'Y, près d'Amsterdam. Les gros vaisseaux ne peuvent traverser la rivière en cet endroit, et l'on est obligé de les soulever à l'aide de machines.— C'est là l'origine de ce proverbe.

Maar ook hij gaat niet in op mijn onderzoeksvraag. Dat laat ik hem 16 november weten.

Geachte Heer Wildeman,

Hartelijk dank voor uw snelle reactie. Ik stel uw antwoord zeker op prijs. Het is echter niet het antwoord op mijn onderzoeksvraag. Ik ben het met u eens, dat het 'voor Pampus liggen' meer het werk is van historische taalkundigen. Mijn vraag was dan ook niet om antwoord te krijgen op de herkomst van deze uitdrukking.

Waarin ik geïnteresseerd ben is of er documenten, scheepsjournaals, dagboeken, e.d. uit bijvoorbeeld de 17e eeuw, zijn, waarin beschreven wordt hoe het was om meerdere dagen (letterlijk) voor de ondiepte Pampus te moeten wachten. Hoe ervoer men dat? Hoe hielden de bemanningsleden zich bezig? Werd er drank en e.v. vrouwen aan boord gebracht. Enz.

Ik hoop, dat u mij hier wel antwoord op kunt geven.

Zo mogelijk zou ik ter plaatse onderzoek willen doen, als u iets gevonden heeft.

Met vriendelijke groeten,

Sjoert Brevé

Nog geen uur later krijg ik weer een e-mail van hem.

Geachte Brevé,

Het spijt dat ik uw vraag verkeerd had begrepen.

Ik vrees dat u vraag lastig is te beantwoorden. Het aantal verslagen van reizen over de Zuiderzee en varen over de ondiepte van Pampus zijn erg zeldzaam. De scheepsjournalen van zeeschepen beginnen (vrijwel) altijd bij de rede van Texel of Vlieland/Terschelling. De reis over de Zuiderzee was voor veel mensen zo gewoon dat maar zeer weinigen het de moeite vonden dit op te schrijven. Er zijn bijvoorbeeld maar enkele zeemansgidsen uit de zeventiende en achttiende eeuw die zelfs maar kort de route over de Zuiderzee beschrijven. Dit terwijl er een ruime hoeveelheid gidsen voor de vaart door de zeegaten van de Noordzee en de Nederlandse zee kust bestaan.

Zoals u waarschijnlijk weet, bestaat er geen overzicht van de beschrijvingen van het varen over (of later langs) Pampus. Er zullen wel wat vermeldingen van het varen over Pampus in een reisverslag, scheepsjournaal e.d. kunnen voorkomen. Het zal echter een speld in een hooiberg zijn om deze passages op te zoeken.

Wellicht dat in boeken en artikelen over het scheepskameel een paar vermeldingen kunnen voorkomen die u zoekt. Een voorbeeld dat u wellicht kent is: Graddy Boven en Ab Hoving. Scheepskamelen & waterschepen: 'eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel'. 2016. Een goed overzicht van de scheepvaart en navigatie over de Zuiderzee is: Erik Walsmit e.a., Spiegel van de Zuiderzee: geschiedenis en cartobibliografie van de Zuiderzee en het Hollands Waddengebied, 2009. Wellicht kan dit u op verder literatuur en reizen wijzen.

Beide boeken zijn in de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum aanwezig. Voor een bezoek aan de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum is het aan te bevelen de website van het museum te raadplegen in verband met de wisselende maatregelen rond de corona-crisis. U kunt daar vinden of, wanneer en op welke wijze de bibliotheek in de komende periode toegankelijk is.

Ik hoop dat deze informatie nuttig is.

*Met vriendelijke groet,
Diederick Wildeman*

Het Scheepvaartmuseum brengt mij niet verder, tenzij ik ga zoeken naar een speld in de hooiberg.

Voor alle zekerheid neem ik op 29 november 2020 contact op met de uitgever van het boekje 'Scheepskamelen en Waterschepen' van Graddy Boven en Ab Hoving.

*Geachte medewerker,
Reeds enige jaren beheer ik de historische collectie van de 'Stichting Forteiland Pampus'. Pampus, u welbekend, als u voor pampus ligt.
En daar gaat het nu om. Ik ben op zoek naar de herkomst van deze uitdrukking.
Ik heb hierover contact gezocht met het Scheepvaartmuseum in Amsterdam of er ook scheepsjournalen, reisbeschrijvingen e.d. zijn, die bevestigen, wat de gebruikelijke uitleg is: schepen die soms dagenlang voor de ondiepte Pampus lagen, en waarbij de bemanning zich dan mocht uitleven met drank en lichtekooien.
Het Scheepvaartmuseum kon mij niet verder helpen, maar attendeerde mij op het boekje 'Scheepskamelen en Waterschepen', dat u heeft uitgegeven.
Omdat in dat boekje veel uit oude bronnen wordt geciteerd heb ik de hoop, dat de schrijvers mij misschien verder kunnen helpen.*

*Graag zou ik met minstens een in contact komen. Daarom vraag ik u of u mij hun e-mail adres kunt geven en als dat vanwege privacy niet kan of u hen dan deze e-mail wil doorsturen, zodat zij de mogelijkheid hebben mij te benaderen.
Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking.*

*Met vriendelijke groeten,
Sjoert Brevé
Historischecollectie@pampus.nl*

De volgende dag krijg ik al antwoord van Graddy Boven. Hij is conservator van het Marinemuseum in Den Helder.

*Beste Sjoert,
Via de Walburg Pers ontving ik je mail met daarin je vraag over de uitdrukking 'Voor pampus liggen'. Naar aanleiding daarvan het volgende. Voor Pampus liggen betekent letterlijk voor Pampus liggen. Voor de ondiepte bij Pampus dus. Het heeft volstrekt niets te maken met drankgebruik en lichtekooien. De wachttijden om de ondiepte bij Pampus te kunnen passeren liepen soms op en dan had je vooral een lange adem nodig. De uitdrukking 'voor Pampus liggen' werd dan ook al snel in de volksmond opgenomen. De schepen die daar in scheepkamelen lagen te wachten waren volledig van hun inventaris en bemanning ontdaan. Er was enkel nog personeel aan boord dat de scheepkamelen moest bedienen. Wie weet dat een van hen daar tijdens het wachten eens te diep in het glaasje heeft gekeken en 'dat daarna vanuit humor 'voor Pampus liggen' aan drankgebruik is gekoppeld. Maar goed dat is giswerk en is niet aan bronnen te staven. 'Voor Pampus liggen' is dan ook niet meer dan 'het wachten (het luie wachten) totdat je aan de beurt bent om in scheepkamelen over de ondiepte getrokken te worden. Het is een van de vele uitdrukkingen die door de eeuwen heen meerdere betekenissen heeft gekregen. Zo gaat dat immers met taal en dat is mooi!
Ik hoop je hiermee van dienst te zijn geweest. Als je nog vragen hebt dan kun je die altijd stellen!
Met vriendelijke groeten,
Graddy Boven*

Conclusie.

Uit het vorenstaande meen ik te moeten concluderen, dat het 'voor Pampus liggen' door het lange wachten tot men door het Pampus is geraakt, alleen betekent: niet in staat zijn iets te doen. Dat de bemanning werd zoet gehouden tijdens het wachten met o.a. drank en vrouwen uit Muiden of elders vandaan kunnen we naar het land der fabelen verwijzen, tenzij uit directe bron, zoals scheepjournaals, reisbeschrijvingen, dagboeken of documenten, e.d. het tegendeel blijkt.

Maar het blijft een mooi verhaal, dat we zeker de bezoeker van ons mooie eiland niet moeten onthouden. Als jij maar weet hoe het werkelijk zit.

Het ontstaan van de ondiepte Pampus

In 'Boeiend Verleden'⁶, lezen we:

Het IJ heeft in het verleden twee keer een periode gekend waarin het in open verbinding stond met de Noordzee. Het was in die perioden dus een zee-inham met eb en vloed. Het betrof de perioden van 2.500 tot 1.800 voor Chr. En van 1.600 tot 1.200 voor Chr. In de eerste periode werd een tamelijk diepe geul gevormd in het Pleistoceen. Men noemt die geul nu het Oer-IJ. In de tweede periode maakte het water gebruik van het Oer-IJ. Al met al was er een netto-waterverplaatsing van west naar oost. Met het water werd ook slib en zand verplaatst. Waar het nu voor het ontstaan van de zandplaat Pampus op aankomt, is het volgende: in het betrekkelijk smalle (Oer)-IJ was de snelheid van het water groot, maar ten oosten van Amsterdam mondde het IJ uit in veel groter water en nam de snelheid aanzienlijk af. In zo'n geval – tamelijk snel stromend water dat met slib en zand bezwangerd is, verliest het plotseling zijn snelheid – komt het zand tot bezinking. Dit speelde zich ook hier af en zo ontstond Pampus.

Een logisch verhaal toch? Alleen de werkgroep, die de 'Atlas van het Oer-IJ-gebied' heeft uitgegeven, is het bij navraag, hiermee niet eens.

Beste Sjoert.

Laat dat verhaal uit 1978 maar vallen. Is achterhaald. Voortschrijdend inzicht!.

Wat betreft het Oer-IJ verhaal:

Het Oer-IJ was tot een paar eeuwen v.C. een zijtak van de rivier de RIJN die via de Vecht westwaarts stroomde en bij Castricum in zee uitmondde. In deze tijd was er nog geen zeegat in het noorden naar de Noordzee. Er lagen hier wel in het uitgestrekte moerasgebied verschillende meren, door de Romeinen Flevomeer genoemd.

Deze meren worden steeds groter, omdat rond het begin van de jaartelling de monding bij Castricum dichtslibt en het Vechtwater noordwaarts een uitweg gaat vinden door een opening in het moeras. In de Middeleeuwen wordt het Almere genoemd. Nog steeds een meer met zoet water, gevoed door rivieren en veenstromen uit het omliggende hooggelegen moeras. De voormalige bedding van het Oer-IJ wordt ook gedeeltelijk moeras. Er is wel een opening naar het noorden, waar het 'Almere' afstroomt naar de Vliestroom, maar de zee komt nog niet echt binnen.

De Zuiderzee als zee met getijdebeweging en verzilting ontstaat in de latere Middeleeuwen als de opening in de 12e eeuw door zware stormen o.a. 1170 naar het noorden steeds breder wordt en de Noordzee kan binnendringen.

Het IJ dat in de bedding van het Oer-IJ ligt voert het water vanaf deze periode naar de Zuiderzee. Maar zeewater kan met NW-storm diep het IJ binnenstromen, waardoor het IJ steeds breder werd, zich uitbreidde tot Wijkermeer en verder naar het noorden ook de Crommenije..

Ik hoop zo wat meer duidelijkheid gegeven te hebben.

Het is me nog niet helemaal duidelijk.

⁶ uitgave van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, 1978

Beste Lia,

Hartelijk dank voor je uitgebreide reactie. Maar helemaal duidelijk is het me nog niet.

Als beheerder van de historische collectie van Pampus ben ik aardig op de hoogte van het Pampus, de ondiepte, de scheepskamelen, het fort, enz..

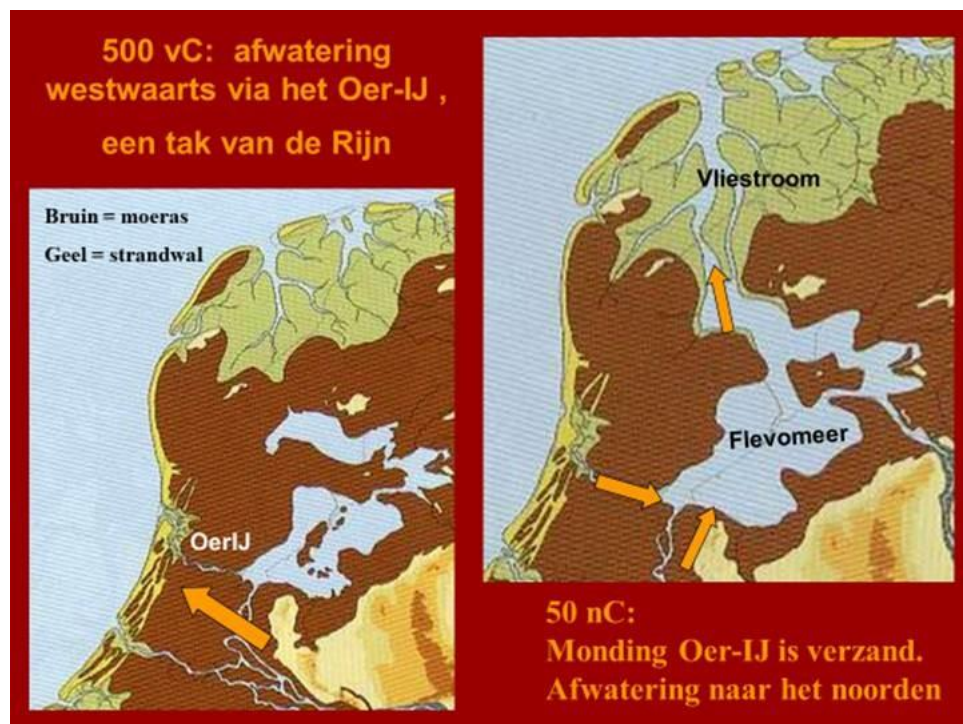
Maar hoe dat Pampus is ontstaan staat me nu nog niet helemaal op het netvlies.

Ik begrijp, dat het Oer-IJ een uitloper is van de Rijn, waarvan het water via de Vecht het Oer-IJ instroomt en dat het water bij Castricum de Noordzee in stroomt.

Dat is één.

Dan slibt rond het begin van de jaartelling het Oer-IJ bij Castricum dicht. Het water in het Flevomeer stijgt, omdat het niet weg kan en vindt dan een uitweg via de Vliestroom.

Dat is twee.



Tekening: Lia Vriend

Uit de pijl op het rechter plaatje maak ik op, dat de afwatering van het land / moeras van rond het Oer-IJ nu plaatsvindt richting het Flevomeer.

Is dat dan hoe het Pampus is ontstaan zoals beschreven in het fragment uit Boeiend Verleden?

Het water komt uit het Oer-IJ in een breder stuk, de stroming wordt minder en het zand en modder dwarrelt neer. Zo ontstaat het Muiderzand. Maar omdat het water toch steeds weg moet, blijft er een dieper stuk water open, dat later Het Pampus wordt genoemd.

Als het nog anders is hoor ik het graag.

Dag Sjoert, je verhaal klopt. Het water uit het moeras en veenriviertjes, ook de Amstel, zoeken nu een uitgang naar de Zuiderzee. Een geul ontstaat door sterke stroming. Deze stroming meandert ook door het Zuiderzeegebied. In binnenbochten stroomt het water

langzamer en zal zandafzetting ontstaan. Zandbanken als Pampus. In het hele zuiderzeegebied liggen talloze zandbanken, waar de schepen omheen moeten varen.



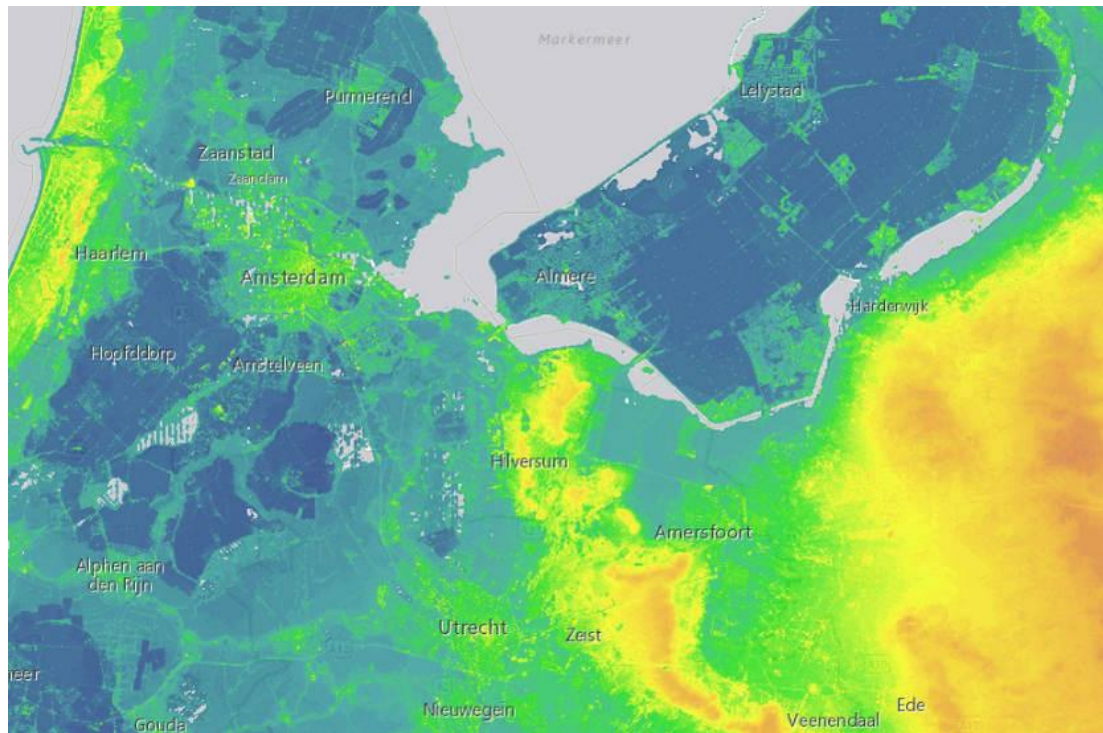
Het Oer-IJ, kaart uit 1629

In het 'Handboek voor de Pampusgids' vind ik:

Toen men in de zeventiger jaren van de negentiende eeuw plannen ontwikkelde om in de IJ-monding op een ondiepte een fort te bouwen viel het oog al gauw op de bekende ondiepte Pampus. Deze ondiepte is eigenlijk een uitloper van de Gooise Heuvelrug – vermoedelijk een restant van een stuwwal uit de derde ijstijd – en was er in de vroegere jaren wel de oorzaak van dat de Amsterdamse haven via het IJ ontoereikbaar werd voor de steeds groter wordende schepen vanaf de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Op een van de hoogste punten van deze ondiepte, het Muiderzand, werd het forteiland Pampus gebouwd.

Opmerkingen:

1. Peter geeft zelf al aan, dat hij het niet zeker weet. Bovendien bedoelt hij waarschijnlijk in plaats van de Gooise Heuvelrug, de Utrechtse Heuvelrug, die in 't Gooi eindigt. Maar als je die doortrekt – en dat is nog maar de vraag of dat ook zo was – kom je uit in Almere en niet in het Muiderzand. Zie de kaart op de volgende bladzijde.
2. Al aan het einde van de Middeleeuwen hadden de schepen reeds last van de ondiepte Pampus.
3. Op alle kaarten staat dat Pampus de naam is van het diepste gedeelte, een vaargeul, waar de schepen hun weg door trachten te banen. Het Muiderzand is de zandbank ten zuiden van het Pampus, waar het fort op is gebouwd. Niet voor niets heet het fort 'Fort in de Zuiderzee aan het Pampus' en niet 'in het Pampus' of 'op het Pampus'.



Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Het obstakel Pampus

Al in de vijftiende eeuw dateren meldingen van hinder, die de zandbank Pampus bij Muiden veroorzaakte.

Door de lage stroomsnelheid van de in de zee uitmondende rivieren zakte het meegevoerde slib al snel naar de bodem. De ondiepte Pampus wordt al vermeld in geschriften die dateren uit het begin van de 15^e eeuw. In artikel 20 van het Amsterdamse Waterrecht van 1430 (waaruit blijkt dat schepen ook dan al over Pampus worden gesleept) staat een scherpe bepaling, waaruit blijkt, dat ondiepten voor havens niet altijd alleen maar het gevolg zijn van natuurlijke verschuivingen van de bodem. Ook de mens had schuld. In 1526 stelde Karel V octrooi op, waarop in 1554 een plakkaat volgde, dat het uitwerpen van ballast bij Pampus ten strengste verbod. Schippers plachten zich daar van hun ballast, vaak zand of stenen, te ontdoen om de zandbank met minder diepgang te kunnen passeren. Sinds 1526 stond daarop een boete van 50 gulden. De Zuiderzee werd door velen als een openbare stortplaats beschouwd en dat zorgde er voor dat de scheepsbemanningen werkelijk alles over boord gooiden. In 1536 moest bijvoorbeeld de lading van voor Amsterdam bestemde korenschepen op het 'Friese of Wieringer Flaqc' of bij Pampus worden overgeladen, omdat zij de stad niet meer konden bereiken.

En in 1598 moesten zeilscheepjes er aan te pas komen om schepen van de tweede expeditie naar Indië eroverheen te trekken. *“Den 13 Martius zijn wij van Amsterdam tseyl ghegaen, ende den 29 dito zijn de groote schepen door drie waterschepen over het Pampus ghesleept.”* In de loop van de zeventiende eeuw namen de problemen toe naarmate de schepen groeiden en een grotere diepgang kregen. De tocht vanaf de Noordzee via Texel over de Zuiderzee en het IJ naar Amsterdam was van begin tot eind een moeizame

onderneming en, vanwege de korte golfslag, gevaarlijk op de koop toe. De Engelse ambassadeur schreef in 1674 naar huis dat hij honderd keer liever een bootreis van Londen naar Spanje maakte dan van Texel naar Amsterdam.

Wat moest er allemaal niet gebeuren om een lading van een zeeschip vanaf Texel op zijn plek van bestemming te brengen? Bij Texel werd de lading of een deel ervan op kleinere schepen overgeladen zodat het schip minder diep kwam te liggen. Maar ongeladen schepen waren door hun hoge ligging zeer windgevoelig en geraakten gauw uit koers. Op de Zuiderzee was dat wel heel lastig, omdat de steeds wisselende reeksen van zandbanken een behendig zigzaggen vereisten. Had de schipper dit alles goed doorstaan, dan wachtte hem op het laatste traject de beruchte zandbank van Pampus. Bij ongunstige wind kon het gebeuren dat een schip daar wekenlang niet voorbij kon.

De bestrijding van verzanding en dichtslibbing trok een zware wissel op de stadsfinanciën en Amsterdam was niet van zins altijd voor alle kosten op te draaien.

Al in 1527 wist de stad het zogenaamde paalgeld naar zich toe te trekken, het recht belasting te heffen op alle goederen die aangevoerd werden over de Zuiderzee. Tot die tijd werd het paalgeld door Kampen geïnd en na 1573 kreeg Enkhuizen de taak toegewezen door Willem van Oranje, omdat Amsterdam pro Spaans was. Het geld werd letterlijk in een paalkist gestort.



Paalkist, exemplaar in museum Nieuwland te Lelystad

Hiermee werd de veelomvattende bewegwijzering op de vaarroutes bekostigd. Er werden houten staketsels en stenen torens gebouwd bij de zeegaten het Vlie en het Marsdiep. In 1700 werden er drie grote vuurtorens gebouwd om de route naar Amsterdam te verbeteren. De 'Ven' in Enkhuizen, de 'Hoek' van 't IJ bij Durgerdam en 'Het Paard van Marken'. 's Nachts werden er vuurbakens ontstoken. Het beheer van de kustvuren lag bij de commissarissen tot zaken der Pilotage benoorden de Maze (Rotterdam). Aanvankelijk waren dat vertegenwoordigers van de koophandel en de visserij. Later werden de verkiezing van de 'Heeren van de Pilotage' uitgeoefend door de admiraliteitscolleges, die zorg droegen voor het innen van het paalgeld en een aantal andere heffingen, zoals

konvooien en licenties. Tonnen met kettingen en een steen er aan als verankering gaven de vaargeulen aan. Toch moesten vaak uitgaande schepen een loods in dienst nemen. Vanaf 1632 ontstond het Amsterdams loodsmansgilde. Op het kantoor in de Haringspakkersoren hielden zich dagelijks tien loodsen beschikbaar. Vijf voor uitgaande schepen en vijf voor inkomende. Zij loodsten de schepen achter Urk om van of naar Texel.

Maar een loods aan boord droeg niets bij aan het hoger op het water liggen van een schip. Het gebruik van hulpmiddelen om de ondiepten te passeren was uiteindelijk onontkoombaar. Zonder ingrijpende technische maatregelen konden de grote schepen van de Amiraliteit en de Verenigde Oostindische Compagnie de haven van Amsterdam niet meer bereiken.

Toen in 1602 de VOC werd opgericht hadden Hoorn, Enkhuizen en Amsterdam dezelfde rechten. Maar halverwege de zeventiende eeuw had de wereldhandel zijn definitieve keuze op Amsterdam laten vallen. Daar ontwikkelde zich de stapelmarkt van Europa en concentreerden zich zeescheepvaart en handel. In en om Amsterdam ontwikkelden zich vele scheepsbouwbedrijven. Lijnbaan, zeilmakerij en tagrijn gingen gouden jaren tegemoet.

Door de vele oorlogen en daarbij behorende zeeslagen in de zeventiende eeuw werden ook de oorlogsschepen steeds groter en als ze gerepareerd moesten worden, werd dat alleen op de Admiraliteitswerf in Amsterdam gedaan.

De Reede van Texel



De Reede van Texel

Trouwens, de meeste schepen deden de Amsterdamse haven niet meer regelmatig aan. Dat gebeurde enkel in het geval van reparatie of een onderhoudsbeurt. De rest bleef, in afwachting van een verse lading en een nieuwe reis, op de 'Reede van Texel' liggen. Ook de nieuw in Amsterdam gebouwde schepen konden alleen nog met kunst en vliegwerk de zee bereiken en werden daar in de luwte van de Waddeneilanden van vracht voorzien. De over



De Scheepsjongens van Bontekoe, 1618⁷

zee binnenkomende schepen werden, eenmaal op de 'Reede van Texel' aangekomen, ter plekke van hun ladingen, voorraden en inventaris verlost. Letterlijk alles ging van boord, waarna het overladen in lichters (kleine vaartuigen, gewoonlijk kagen) begon. Doordat alles van boord ging, kwam het schip hoger op het water te liggen. Ook ging het merendeel van de bemanning aan wal. Sommigen stapten direct op andere schepen over om op nieuw op reis te gaan. Anderen gingen op de gereed liggende kagen, die hen op de kade voor de Montelbaanstoren in Amsterdam afleverden.



De

bemanning wordt afgeleverd in Amsterdam bij de Montelbaanstoren

⁷ Stripverhaal naar het jongensboek van Johan Fabricius uit 1924; verschenen in Het Vrije Volk eind jaren vijftig. Bontekoe vertrok in 1618 naar Indië; Toen was de Reede van Texel al in trek.

Tesselschade



Op 24 december 1593 lagen wel 140 vrachtschepen voor anker op de Reede van Texel. Het merendeel was geladen met graan, met bestemming Italië. Maar de wind draaide maar niet naar de gunstige hoek voor die koers. Integendeel, er stak er een zuidwester storm op, met zulke harde rukwinden dat enkele schepen van het anker sloegen. Ze konden de andere schepen niet meer ontwijken.

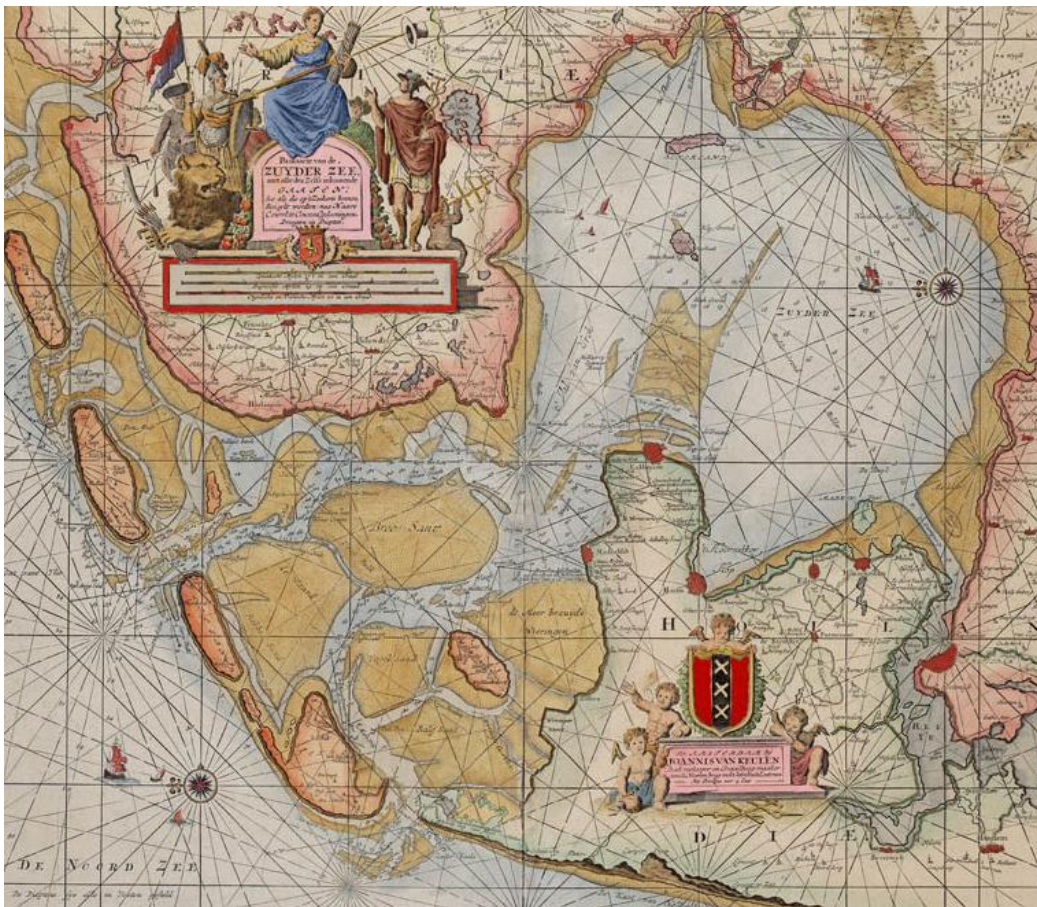
Masten braken af, en steeds meer losgeslagen schepen botsten met krakend geweld tegen andere aan. De chaos was compleet. Meer dan 40 schepen zijn die nacht vergaan, en vele honderden bemanningsleden kwamen om. Twintig van de gezonken schepen waren verzekerd bij de Amsterdamse graankoopman Roemer Visscher. Kort na kerst werd Visschers tweede dochter geboren. Hij noemde haar Marrigtjen (Maria) Tesselschade, "opdat niemand ooit deze ramp zal vergeten". Maria zou later een beroemd dichteres worden. In het Scheurrak is een wrak ontdekt dat vrijwel zeker tijdens deze kerststorm is vergaan. In het ruim werd zelfs nog veel graan gevonden. Dat ligt opgeslagen op de Bataviawerf in Lelystad, maar een klein schaalpje is te zien in de collectie van Kaap Skil⁸.



⁸ Museum Kaap Skil op Texel



De Reede van Texel



De weg over de Zuiderzee was niet zo makkelijk. Vaak moest om Urk heen worden gevaren

Hoe over het Pampus te geraken



Tekening van constructies om schepen heen en weer over het Pampus te halen, Cornelis Meijer, 1672

Om toch het Pampus te kunnen nemen werden allerlei constructies bedacht, zoals een anker met een lang touw in de grond plaatsen en via een kaapstander het schip naar het anker trekken.

De Engelsman William Bourne bedacht in 1578 het volgende: aan beide kanten van het schip bevestigt men een lichter. Van de boeg en de achtersteven gaan touwen onder het schip door. Voor de stabiliteit gaan er ook touwen door het schip. De ballast wordt in de lichters overgeladen, zodat deze dieper in het water komen te liggen en het grote schip wordt lichter en komt wat omhoog. Hij raadt aan om balken te vervaardigen, die door de geschutpoorten de beide lichters met elkaar verbinden. De touwen worden gespannen en dan wordt de ballast uit de lichters gehaald. De lichters komen omhoog en het schip komt aan de balken te hangen. Althans dat is de bedoeling. Theoretisch zal het gewerkt hebben, maar het is gelukkig nooit in de praktijk gebracht.

In 1584 vraagt Simon Stevin octrooi aan op een ontwerp waarmee schepen over ondiepten kunnen worden gebracht. Hij gebruikt tonnen om de schepen te liften.

Dan komt Jan van der Heijden, beroepsuitvinder, in 1672 met een relatief eenvoudige constructies van grote kisten, die met kettingen aan weerszijden van het schip worden bevestigd. Twee aan de boeg, twee aan het achterschip. Ze worden gevuld met water. De

kettingen worden strak getrokken en als je de kisten dan weer leegpompt komen ze zelf weer omhoog, en daarmee ook het schip.

Maar de uitvinding levert in de Republiek weinig concrete resultaten op en blijkt ook te duur te zijn.



Meeuwes Meindertz Bakker

*'t Scheepskameel schaft Bakker aan
Die weerzijds stevig vastgeslagen,
's Lands kielen over Pampus dragen
Om vlot naar oost en west te gaan.*

Wel zette deze constructie de Amsterdamse timmerman Meeuwes Meindertsz Bakker aan het denken. Hij construeerde een volmaakte versie door de kisten te vervangen door een houten dok, bestaande uit twee helften, die als een mal om het schip heen werd gelegd. Als alles goed vastgesjord was, werden de helften leeggepompt en kwamen ze omhoog en namen het schip mee. In april 1690⁹ is de tijd rijp voor een proefvaart. De driedekker 'Princes Maria', een oorlogsschip met 92 stukken geschut, 170 voet lang en een diepgang van 16 voet, haalt Bakker dat jaar met succes over het Pampus. Hij krijgt het voor elkaar om het schip 5 tot 11,5 voet (van 1,41 m tot 3,25 m) omhoog te krijgen. De Admiraliteit is zo enthousiast, dat ze hem een jaargeld voor het leven toekennen. In de resoluties van de Heren Zeventien van de VOC wordt op 14 december 1690 voor het eerst over scheepskamelen gesproken. Voor het vervoer in een scheepskameel werd zelfs een apart werkwoord in het leven geroepen, het 'cameelen'.

Let wel, het is dan al bijna het einde van de 17^e eeuw. Tot die tijd heeft men moeten worstelen om door het Pampus te kunnen geraken. De scheepskamelen hebben dus vrijwel alleen in de 18^e eeuw dienst gedaan.

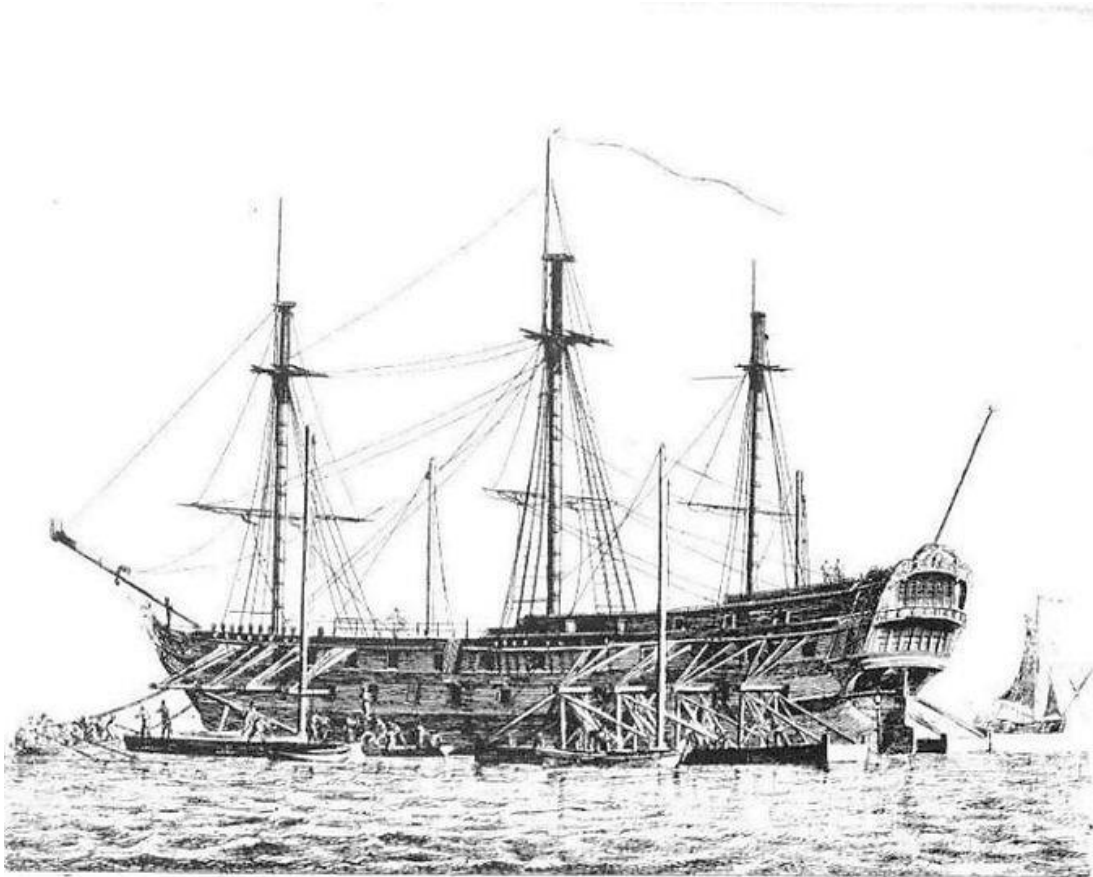
⁹ Diverse bronnen hanteren onnauwkeurig de jaren 1688, 1689 en 1691.



Inclusief het verhalen van het schip en het verbinden en stutten van het geheel zou het schip in theorie na meer dan een dag heel hard werken voor minimaal 120 mensen kunnen worden weggevoerd. De complete procedure van het varen over ondiepten in kamelen kon vaak weken duren. De immens lange wachttijden op een geschikte wind en tij voor het kamelen zullen zonder twijfel van invloed zijn geweest op de snelheid waarmee het geheel van schip en kamelen voor de reis werd klaargemaakt. Alles bij elkaar vormt dat de verklaring voor de extreem hoge kosten van de operatie. De wachttijden konden oplopen tot 50 dagen en alle tarieven werden per dag berekend. Met een tarief van 150 gulden per dag konden de kosten oplopen tot 10.000 gulden. Het was mogelijk op die kosten te bezuinigen door de Pampus-route onder deskundige leiding te varen met de eigen scheepsbemanning.

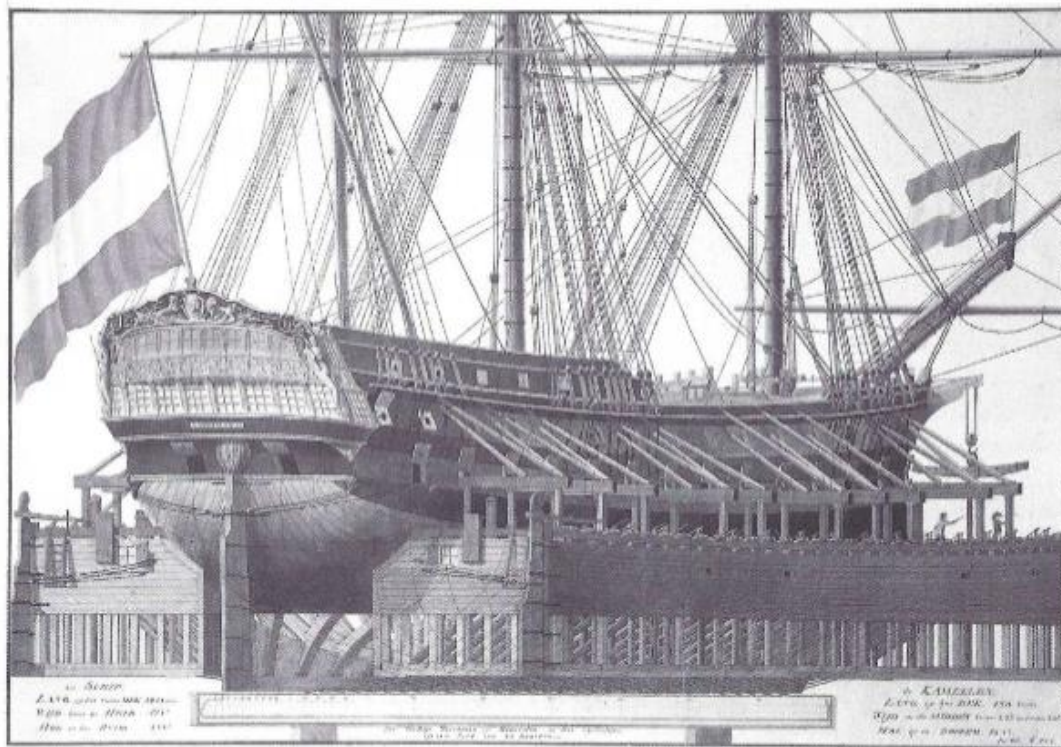
Maar de VOC, die met stapelplaats Amsterdam veel geld verdiende, had de bijkomende kosten van het 'cameelen' er graag voor over.

De bemanning van de scheepskamelen bestond uit verschillende specialisten. Een bootsman, twee 'commandeurs', twee timmerlieden en een aantal 'sjouwers' voeren het koppelen van de kamelen van het schip uit en die sjouwers hebben ook de pompen bediend. Uit rekeningen blijkt, dat er voor een schip met 70 stukken 36 sjouwers en voor een schip met 60 stukken 30 sjouwers nodig zijn. Het bedienen van een kameel vergde een uiterst specialistische techniek, waarbij het evenwicht van het schip en kamelen voortdurend in de gaten moest worden gehouden en de mannen van waterdicht compartiment naar compartiment werden gedirigeerd.

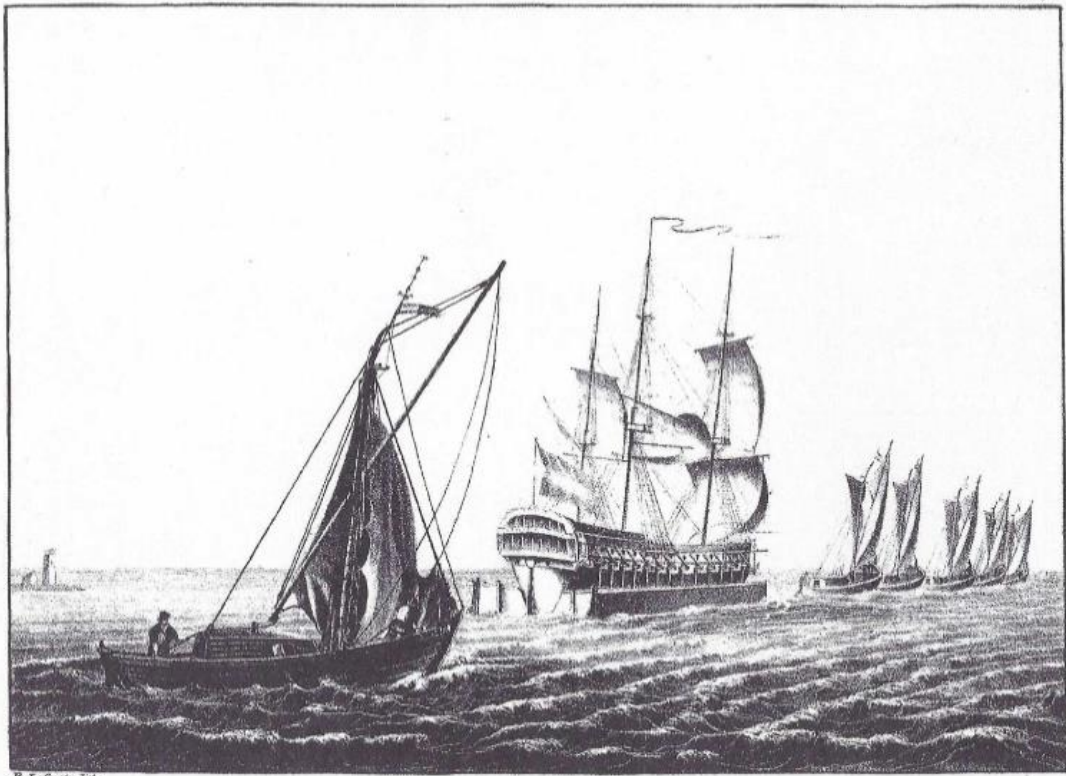


Oorlogschip met ladders of kameelen op zijde 10

Oorlogsschip in meerdere (deel)kameelen



Duidelijk is de ingewikkelde constructie te zien om het schip rechtop te houden



F. Le Carve, 1848.

Schip in kamelen getrokken door waterschepen

Model van een waterschip



Detailleerd model op spanten van een waterschip, compleet met

Ook andere Zuiderzeehavens, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik en Harlingen gingen ertoe over om scheepskamelen in te zetten voor de vele zandbanken. De schippers uit Marken en Waterland legden zich erop toe om ze met hun waterschepen voort te trekken. Ze vroegen 22 gulden voor één sleepboot en vervolgens afnemend tot vier gulden. Voor oorlogsschepen gold een tariefverhoging van 30 procent.

Waterschepen waren zwaargebouwde eiken bunschepen, die de Markers oorspronkelijk voor de sleepnet-visserij gebruikten. Deze schepen leenden zich eveneens uitstekend voor ander sleepwerk. De visbun werd van onderen dichtgemaakt en dus werd het bunschip een tankschip. Met volgepompte tank nam de massa en dus het doorzettingsvermogen van het toch al zwaargebouwde schip nog toe.

De meeste scheepskamelen waren in het bezit van de Amsterdamse Admiraliteit. Hiermee had deze een zeer winstgevende exclusiviteit op het vervoer van schepen over de Zuiderzee. Ook de VOC exploiteerde scheepskamelen, maar beduidend minder dan de Admiraliteit en het kwam vaak voor dat ze kamelen moest inhuren van de Admiraliteit.

In het begin van de 17^e eeuw konden schepen vanaf Texel op eigen kracht het Pampus nog bereiken, maar naarmate de tijd vordert neemt de bereikbaarheid steeds verder af, zodat het op het laatst noodzakelijk wordt om de schepen al op de rede van Texel te 'cameelen'. De volledige reis vanaf Texel tot aan de scheepswerven in Amsterdam wordt dan in scheepskamelen afgelegd. En ook vice versa.

Maar eenmaal voor Pampus moest men toch vaak wachten op gunstige wind en genoeg hoog water. Dan kon het wel gebeuren dat de schepen nutteloos een paar dagen voor Pampus lagen. Dat is de herkomst van de uitdrukking 'voor Pampus liggen' = niet in staat iets te doen, ongeacht de oorzaak: drank, ernstige ziekte of uitputting door te grote inspanning.

Met de ingebruikneming van het Groot Noordhollandsch Kanaal (eerst: Groot Amsterdamsch Kanaal) in 1824 was het scheepskameel overbodig geworden. Bij koninklijk besluit werden alle scheepskamelen in Medemblik bijeen gebracht en vervolgens voor de sloop verkocht.

