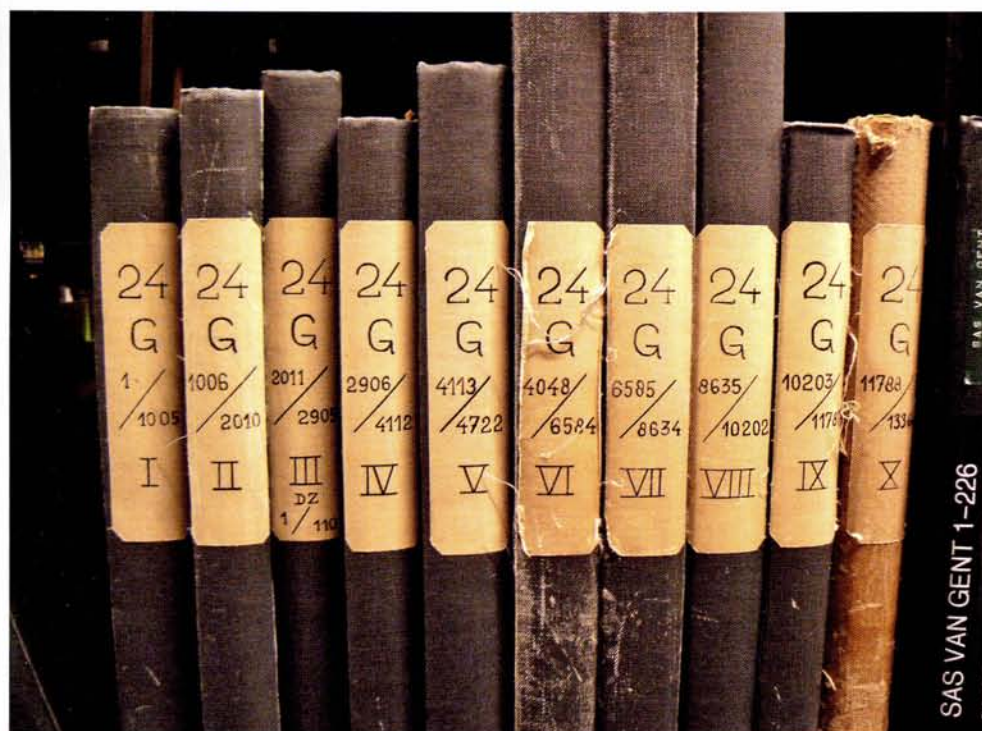


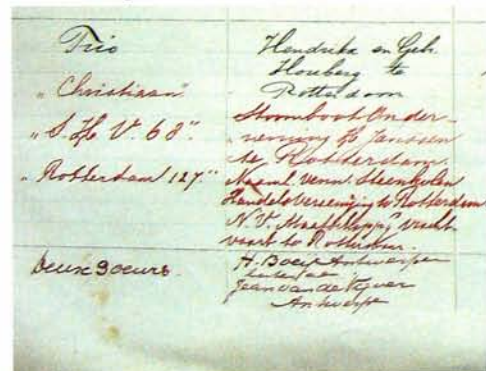
Vele handen maken licht werk Scheepsmetingen ontsloten

Tekst en illustraties:

George Snijder



Links: De rij liggers van Groningen



Veel veranderingen in naam en eigenaar van het schip gemeten onder nummer Rotterdam 2825.

Sinds 1899 zijn de afmetingen van alle Nederlandse binnenvaartschepen centraal geregistreerd. De metingen werden opgetekend in boeken van groot formaat, zogenaamde liggers. Deze liggers staan sinds 2008 in de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam en bevatten in totaal meer dan 120.000 handgeschreven regels. Een schip hierin terug vinden zonder het meetnummer is bijna een onmogelijke taak.

Zelfs wanneer het meetnummer wel bekend is, kost het nog altijd moeite om het schip in de ligger te ontdekken. Een fysiek bezoek aan het museum is in ieder geval vereist. Inmiddels is een netwerk van vrijwilligers bezig de handgeschreven meetgegevens in de computer in te voeren. Die ingevoerde gegevens zijn via internet in te zien.

Schepen moeten gemeten worden om de tonnage te bepalen, dat een schip veilig kan vervoeren maar ook voor belastingdoeleinden. Voor 1899 was dat een zaak van de lokale overheid. De gemeenten hieven patentrecht over

de scheepstonnage, een belasting om het beroep van schipper uit te mogen oefenen. Sinds 1899 is die meettaak overgenomen door de centrale overheid en werd de Scheepsmetingsdienst met de uitvoering van de metingen en het vastleggen daarvan belast. De schipper kreeg na meting van zijn schip een meetbrief met de gegevens van zijn schip. Verspreid over het land waren vierentwintig kantoren van de Scheepsmetingsdienst, van Alkmaar tot Zwolle. In de jaren twintig vond een sanering van de kantoren plaats en werden kleine kantoren zoals Alkmaar en Zwartsluis gesloten.

Een volgende mijlpaal was de verplichting in 1927 om schepen te registreren bij het Kadaster. Vóór die tijd was dat alleen noodzakelijk wanneer er een hypotheek op het schip rustte. Dat was lang niet altijd het geval omdat veel schepen door bijvoorbeeld de familie van de schipper werden gefinancierd. Door die verplichte Kadaster registratie verviel de registratie van de eigenaargegevens in de liggers van de scheepsmetingen. Tot die tijd legden de scheepsmeters met hun kroontjespen in vaak sierlijk handschrift de naam van het schip, de naam en woonplaats van de eigenaar, het scheepstype, bouw materiaal, bouwplaats en bouwjaar vast samen met de afmetingen van het schip (lengte, breedte en tonnage). In de loop der tijd werden ook mutaties bijgehouden zoals naams- en eigendomswijzigingen en hermetingen. Het moge duidelijk zijn, dat verlenging of installatie van een motor (een Brons, Industrie of Kromhout motor weegt al snel een paar ton) een hermeting noodzakelijk maakte.

Na 1927 zijn dus de eigenaargegevens niet terug te vinden in de liggers. Daartegenover staat, dat vanaf die datum over het algemeen wel de werf, naast de bouwplaats en het bouwjaar, werd vastgelegd in de liggers.

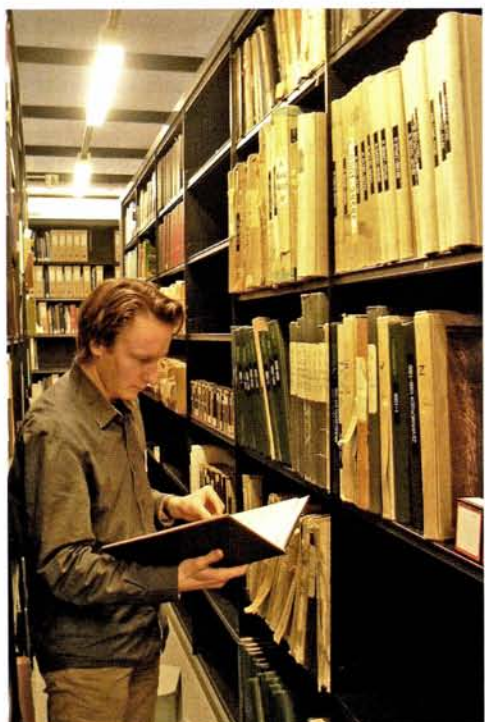
Een verdere sanering van de kantoren, of districten, van de Scheepsmetingsdienst vond plaats in de jaren dertig. Uiteindelijk bleven er drie kantoren over: te weten Rotterdam, Amsterdam en Groningen. Ook deze drie districten werden uiteindelijk samengevoegd en in 1988 gevestigd in Rotterdam. Sinds de jaren negentig registreert de dienst nieuwe metin-



De eerste pagina van de ligger van kantoor Sneek.

Een voorbeeld van een ligger: twee bladzijden van de eerste ligger van Dordrecht

gen niet langer op papier maar in de computer. De Scheepsmetingsdienst droeg de papieren liggers eind 2008 over aan het Maritiem Museum in Rotterdam met de verplichting de liggers te digitaliseren en te ontsluiten. Hierdoor zijn deze waardevolle gegevens voor vernietiging behoed en ook openbaar toegankelijk.



De medewerker van de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam Marcel Kroon met de liggers.

Digitalisering van de gegevens

Tijdens het schrijven van mijn boek over de scheepvaart van de 's Gravenmoer (zie Spiegel der Zeilvaart 2010 nummer 5) vond ik de in dit dorp gebouwde schepen terug in de liggers van Zevenbergen en 's-Hertogenbosch en die informatie intrigeerde mij. Aangezien het scannen van de liggers op zich liet wachten door budgetbeperkingen van het Maritiem Museum Rotterdam besloot ik zelf aan de gang te gaan om de liggers te ontsluiten. Daartoe wilde ik de gegevens uit de liggers overzetten in spreadsheets en uiteindelijk in een database. Wie vóór de ontsluiting een schip wilde zoeken, en niet over een meetbriefnummer beschikte, moest naar Rotterdam en was veroordeeld tot eindeloos geblader door de liggers in de bibliotheek van het Maritiem Museum. Voordat ik aan het werk begon, stelde ik een aantal randvoorwaarden: in eerste instantie beperkte ik me tot de 'linker' pagina dat wil zeggen het volgnummer, de naam van het schip, de eigenaar en diens woonplaats, scheepstype, bouw materiaal, bouwplaats en bouwjaar. Dat zijn gegevens die nodig zijn om een schip terug te vinden. De meetgegevens zelf, die op de rechter pagina staan, waren van later zorg. Als het schip eenmaal gevonden is, is het natuurlijk leuk om naar de originele ligger te gaan (op papier of scan) en zijn de details daar terug te vinden. Daarnaast wilde ik me beperken tot de periode van 1899 tot eind jaren dertig, de periode die het meest relevant is voor het varend erfgoed. Dat betekende toch nog ruwweg 50.000 metingen. Voeg daar nog eens ongeveer 50%

bij voor naams- en eigendomswijzigingen. Na wat oefening is er minstens een minuut per regel nodig wat neer komt op 156 werkdagen van 8 uur invoerwerk. Een behoorlijke klus. Daarbij komt nog administratie, fotograferen en soms her-fotograferen als de foto niet scherp is, oplossen van probleemgevallen (bij mutaties vind je vele doorhalingen) enz. zodat de invoer misschien wel twee maal zo veel tijd kost als de optimistische schatting hiervoor.

Vrijwilligers

Na een artikel in de Bokkepoet, de uitgave van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB), en op de LVBHB website, meldde zich een aantal vrijwilligers aan. In de afgelopen 10 maanden breidde dit aantal zich uit tot 18 mensen die mij helpen. Ieder in zijn of haar eigen tempo. Sommigen nemen zowel de linker als de rechter pagina onder handen en gaan als een speer, anderen doen het rustiger aan. Dit fenomeen staat in de digitale wereld bekend als 'crowd editing' of op zijn Hollands: vele handen maken licht werk. De meerderheid van deze groep kent elkaar (en mij) niet persoonlijk. Alle contact is per e-mail. Daarnaast zijn er nu ook gebruikers die correcties of aanvullingen doorgeven. Wat een gigantische klus leek, is nu voor meer dan 60% geklaard (stand medio januari 2011) en gepubliceerd, met nog eens 30% in bewerking. Het ziet er naar uit, dat de invoer van de gegevens van 1899 tot ongeveer 1937 voor de zomer afgerond kan zijn.

Tabel: kantoren (districten) van de Scheeps-
metingsdienst met hun afkorting. Het meet-
nummer bestaat uit de kantoorafkorting, een
volgnummer en de N van Nederland bijvoor-
beeld L348N voor Leeuwarden nummer 348.

Office	Abbreviation
Alkmaar	Ar
Amsterdam	A en Am, na 16/8/1979 AN
Arnhem	Ah
Delfzijl	Dz
Dordrecht	D
Gouda	Ga
Groningen	G, na 16/8/1979 GN
Den Haag	H
's-Hertogenbosch	Hb
Hoogeveen	Hv
Hoogezand	HZ
Leeuwarden	L
Maastricht	M
Middelburg	Mb
Meppel	Mp
Rotterdam	R, na 16/8/1979 RN
Sas van Gent	Sg
Sneek	S
Utrecht	U
Veendam	V
Winschoten	W
Zevenbergen	Zb
Zwartsluis	Zs
Zwolle	Z



Enkele van de vele liggers van kantoor Amsterdam.



Nummer	NAAM		Soort van vaartuyt, wijze van constructie (voet, wiel of gewoont) en van manoeuvres het geel (andere aanduidingen)	Plaats waar en jaar waarin het alge- is gebouwd.	Lengte	Breedte	Lucht- draagvermogen	PLAATS EN DATERING		AANTEGENINGEN
	OF KENSPREEK	ES WOHNPLAATS						van de	van de	
van	VAARTTUIG	RIGHEVAAR	van de	van de	meting	van de	van de	van de	van de	van de
1	<i>de Weyling</i>	<i>de Weyling</i>	<i>de Weyling</i>	<i>Alkmaar</i>	<i>11.15</i>	<i>2.96</i>	<i>2116</i>	<i>Augustus</i>	<i>1899</i>	<i>Alkmaar</i>
2	<i>C. d. Veld</i>	<i>C. d. Veld</i>	<i>de Veld</i>	<i>Alkmaar</i>	<i>11.04</i>	<i>2.56</i>	<i>1396</i>	<i>Augustus</i>	<i>1899</i>	<i>Alkmaar</i>

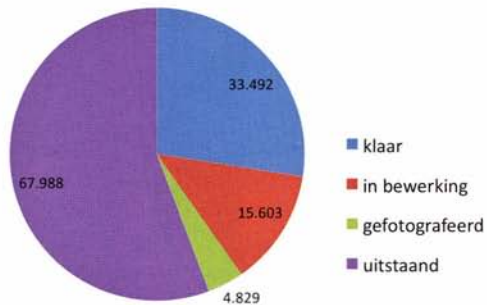
Het fraaie handschrift van de eerste twee metingen van Alkmaar uit 1899.

Links: De ligger van Zwartsluis kwam niet ongeschonden uit de strijd.

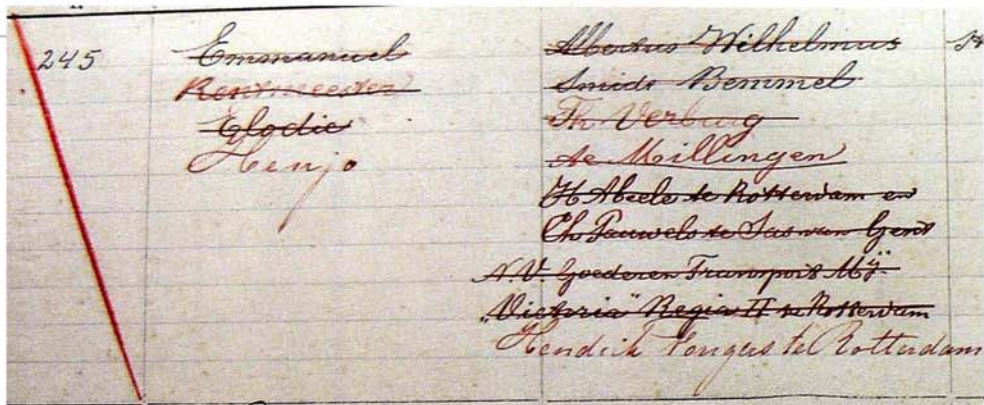
De gegevens staan in Excel spreadsheets, één per kantoor en deze worden op de website van de LVBHB gepubliceerd (zie www.lvbhb.nl onder Geschiedenis/Bronnenverzamelingen/Uittreksels Liggers Scheepsmetingsdienst). Ik heb er voor gekozen de gegevens vrijelijk beschikbaar te stellen aan eenieder. Er is al veel belangstelling voor, zelfs vanuit het buitenland zoals Engeland en de Verenigde Staten. Er zijn bijvoorbeeld mensen, die het schip van opa zoeken, de geschiedenis van hun eigen schip willen ontrafelen of de historie van een bepaalde werf willen uitzoeken.

Te zijner tijd moeten de gegevens in een database worden gezet en gekoppeld worden aan

Ontsluiting liggers (aantal metingen)

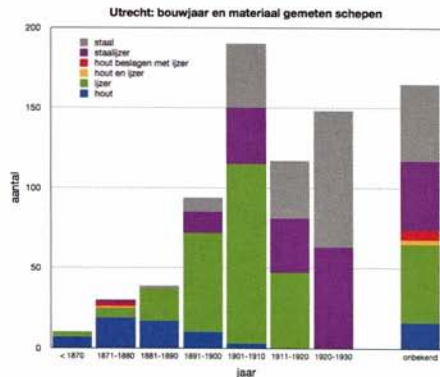


De voortgang medio januari.



Een ware puzzel: meting Arnhem 245.

de scan van de betreffende pagina uit de ligger. De individuele scheepsgegevens zijn natuurlijk interessant, maar er kan nu ook op een andere manier naar de meetgegevens worden gekeken. Zo is bijvoorbeeld uit de registraties in Rotterdam een beeld te krijgen van de ontwikkeling van de Rijnvaart. De liggers van Leeuwarden en Sneek geven een beeld van het kleinschalige lokale vervoer in Friesland, met nog merendeels kleine, houten schepen. De ontwikkelingen in de scheepsbouw zijn te volgen, zeker als na 1927 de werfnaam wordt geregistreerd. Koppeling van de meetgegevens met werfarchieven opent weer een nieuwe bron. Men kan rustig stellen, dat de ontsluiting van de liggers een waardevolle bij-



De gegevens van Utrecht bewerkt: een ander gebruik van de gegevens.

drage levert aan de geschiedschrijving van de Nederlandse binnenvaart.

