

VAN MARKTSCHUIT TOT TUINDERSSCHUIT

door P.A. Smit

De beurt- en marktveren

In de geschiedenis van het transport over water komen we, naast de vele binnenschippers die in Nederland in de middeleeuwen hun brood op het water verdienen, binnen deze vervoerssector twee veel voorkomende schippersbenamingen tegen, namelijk de beurtschippers en marktschippers die respectievelijk de beurt- en marktveren bedienen. Bij beurtveren - het woord geeft dit reeds aan - varen de schippers om beurten en bedienen in hoofdzaak de veren over lange afstanden, vooral tussen de grote steden onderling. De marktveren brengen daarentegen het goederentransport op verschillende trajecten binnen beperkte kring tot stand en zoals ook deze naam al zegt, maken zij het vervoer mogelijk met een marktplaats. Oorspronkelijk wordt gevaren zo dikwijls als er een markt plaats vindt. De voorwaarden waaraan de marktschippers moeten voldoen, komen in hoofdzaak overeen met die van de beurtschippers. Slechts met toestemming van de overheid mag men op een bepaald traject in de beurt of op verschillende marktplaatsen varen. Op dat traject krijgen de schippers het recht om alle vervoer, met uitzondering van speciaal en massaal vervoer (zand, mest turf, enz.), te bewerkstelligen. De bestuurders van de steden en ambachten, tussen welke het veer is ingesteld, stellen voor ieder beurt- of marktveer de nodige ordonnantiën op. Hierin vindt men bepalingen over het beurt om beurt varen, de aanstelling van de schippers, de eisen waaraan de schipper moet voldoen, vrachtlijsten en -kosten, alsmede de uitsluitende vaart. De door de overheid benoemde beurt- en marktschippers krijgen door de uitsluitende vaart een monopoliepositie. De marktschipper wordt vergunninghouder op zijn traject, maar nimmer is deze functie een gemeenteambt geworden. Zij ontvangen alleen hun benoeming van de overheid. Het Koninklijk Besluit van 28 juli 1861¹⁾ vermeldt hierover dat beurt- en marktveren particuliere inrichtingen zijn, staande onder het toezicht van de gemeentebesturen, omdat de schippers voor eigen rekening varen en niet als beambten, maar enkel ten gerieve van het algemeen belang en hierover instructies van de gemeentebesturen ontvangen. Aan de beurt- en marktschippers worden verder in keuren en ordonnantiën verschillende eisen gesteld waaraan zij of hun materiaal moeten voldoen. Deze eisen zijn van *morele aard*, waaronder het verbod op dronkenschap en de behandeling van passagiers gerangschikt kunnen worden; van *tech-*

lieden en particulieren aangeboden of bestelde goederen en brieven. In de marge van het formulier worden Jan Francken van der Valk en Teunis Pieterse Overgaech genoemd die in verband met hun herbenoeming tot marktschipper in 1684 een eed hebben moeten afleggen. In 1686 leggen Jacob Vrancken, Claes Janse van Breemen en Leendert Cornelisz. Bouman een eed af vanwege hun benoeming tot marktschippers van Naaldwijk en Honselersdijk. In het keurboekje is ook een formulier opgenomen van de schippers van Zijne Hoogheid. Het bepaalt ondermeer dat alleen goederen vervoerd mogen worden die bestemd zijn voor het Hof; en voorts dienen de schippers zich te gedragen naar de bevelen en orders van de rentmeester.

Een memorie van protocollen van marktveren, opgemaakt in het jaar 1787⁶⁾ door de secretaris van Naaldwijk, Honselersdijk en Wateringen, geeft vanaf 1694 een prachtig overzicht van de marktschippers en een inzicht in de verkoop van de marktveren. Zo wordt in 1694 een huis, erf en het marktveerrecht met twee veer- of marktschuiten verkocht voor een bedrag van f 4.200,-. Tweeëntachtig jaar later is de verkoopprijs voor dit (on)roerend goed en marktveer opgelopen tot een bedrag van f 6.000,-. Uit de gegevens blijkt dat de marktschippers vrij zijn hun huizen en veerrecht te verkopen, mits de koper een kundig en bekwaam persoon is. Na 1785 wordt bepaald dat alleen bij een gunstig advies van de Intendant en Rentmeester der Domeinen aan de Raad en Rekening van Zijne Hoogheid tot verkoop van het veerrecht overgegaan mag worden⁷⁾.

Instructie en Ordonnantie Naaldwijkse marktschippers

Een volledig beeld van het reilen en met name het zeilen van de marktschippers vinden we in een in 1801 vastgestelde instructie en ordonnantie voor de marktschippers van Naaldwijk en Honselersdijk die het marktveer bedienen op Den Haag, Delft en Rotterdam⁸⁾. Het eerste artikel vermeldt dat de marktschippers in het bezit moeten zijn van een voldoende aantal vaartuigen, zodat de kooplui en particulieren er in ieder geval van verzekerd kunnen zijn dat hun goederen, gewassen en brieven op de daarvoor vastgestelde dagen worden afgeleverd. De dagelijkse afvaarten zijn eveneens door Baljuw en Welgeboren Mannen vastgesteld. Met één of meer schuiten vertrekken de marktschippers op maandag en vrijdag naar Den Haag. Voor het personenvervoer naar Den Haag is men aangewezen op de op maandagochtend om zes uur vertrekkende volksschuit. Deze schuit, ingericht voor 24 passagiers, wordt om toerbeurt door de marktschippers gevaren en dient in eerste instantie voor het vervoeren van reizigers, maar wanneer het aantal passagiers dit toelaat, is de schipper vrij om ook goede-

INSTRUCTIE EN ORDONNANTIE,

WAAR NA DE
MARKTSCHIPPERS,
ZOO TE
NAALDWYK ALS HONDSHOLREDYK,
VAARENDE OP DEN
HAAG, DELFT EN ROTTERDAM,

Zich in de Waarneming hunner voorschrevene Bediening
zullen hebben te Reguleeren.

ARTICUL I

Ten einde de Ingezetenen, ten alle Marktdagen, naar behooren in het Transport en Verzending hunner Marktgoederen zullen kunnen worden gereïfd, zoo zullen de voornoemde Marktschippers, van het benodigd getal Schuiten, moeten weezen voorzien, om alzoo alle Goederen, aan het Veer befeld wordende, bekwaamelyk Scheep te kunnen neemen —

ART. II

Zy zullen Weckelyks, des Maandags en Vrydags, met een of meer Schuiten van Naaldwyk en Hondsholredyk naar den Haag vaaren, en moeten zorgen, ter bekwaame tyd, aldaar aan de Markt op de gewoone Legplaats te zyn; deeze Schuit, of Schuiten zullen des Nademiddags, *niet voor half Eén Uur*, van de
A Markt

Vastgesteld in 1801.

ren mee te nemen. De burger betaalt voor een retourtje Den Haag 2 stuivers en 8 penningen, terwijl een retourtje Rotterdam 16 stuivers kost. Voor de ontvangst van de goederen en boodschappen is de marktschipper verplicht om één dag voor het vertrek persoonlijk op de kaai aanwezig te zijn. Ook op de plaats van bestemming aangekomen, dient de marktschipper zorg te dragen voor een persoonlijke afgifte. Bij verhindering moet hij zich laten vervangen door een bekwame knecht die wel de schrijf- en leeskunst onder de knie moet hebben. De wekelijkse Naaldwijkse dienstregeling is verder als volgt: donderdags en zaterdags naar Delft en tijdens de aspergetijd, de periode van eind april tot en met 24 juni, dagelijks 's avonds om een uur of negen naar Rotterdam. In het zomerseizoen op maandag-, woensdag- en vrijdagmiddag om twee uur naar Rotterdam en buiten het seizoen om de veertien dagen. Voorts wordt in deze instructie een opsomming gegeven van vrachtgoederen en -kosten.

De monopoliepositie van de marktschippers wordt in één van de artikelen nog eens duidelijk gemaakt door het voorschrift dat de schippers in de uitoefening van hun werkzaamheden en bediening niet belemmerd mogen worden door andere schippers. Die 'vreemde schippers' mogen alleen hun eigen goederen vervoeren. Wordt toch voor een opdrachtgever gevaren, dan moeten ze hiervoor een plaatselijke belasting betalen.

Monopoliepositie marktschippers neemt af

In 1818⁹⁾ worden er maatregelen genomen ter bevordering van het vrije handelsverkeer. Ten eerste wordt de door de 'vreemde schippers' te betalen belasting afgeschaft, wanneer zij in het bezit zijn van een behoorlijke lastbrief (opdracht), waardoor zij vrij zijn in iedere haven te laden en te lossen. Ten tweede wordt het in bepaalde gevallen mogelijk om buiten de veren om goederen te vervoeren. Maar in de praktijk betekent dit nog wel, dat de goederen in eerste instantie via de reguliere marktveren worden vervoerd.

Wanneer met spoed goederen geëxpedieerd moeten worden die niet op een afvaart van de marktschippers kunnen wachten, wordt een uitzondering gemaakt, omdat in de regel de schipper maar op een beperkt aantal dagen in de week een bepaald marktveer bedient. Een andere uitzondering betreft de regeling wanneer één of twee, doch niet meer dan drie kooplieden zich bij een schipper melden voor de verzending van vracht. Een jaar later, in 1819, verandert deze bepaling echter al weer en mogen de vreemde schippers voor meer dan drie kooplieden laden. De plaatselijke instructie en ordonnantie wordt overeenkomstig deze nieuwe bepaling in 1819¹⁰⁾ aangepast, maar de marktschippers

Vragtloonen op Rotterdam.

	Gl.	St.	Pen.
Honderd Ton Aard-appelen f	10	0	0
Een Ton dito	0	3	0
Een Kinnetje Fruit, Groente of Aard-appelen .	0	1	8
Honderd Koolen	0	8	0
Een Zak Vlas	0	6	0
Een half Kinnetje Fruit, Groente of Aard-appelen .	0	1	0
Een vierde Partje dito	0	0	8
Een Zak Tarwe of Rogge	0	2	8
Een Zak Erwtcn, Boonen of Haver	0	2	8
Een Zak Zaad	0	2	8
Een Zak Gorst	0	2	0
Een Vat Azyn	0	4	0
Een half Vat dito	0	2	0
Een Vat Bier	0	4	0
Een half Vat dito	0	2	0
Een Aam Oly	0	8	0
Een half dito	0	4	0
Een Vat Stroop	0	5	0
Een Oxhoofd Drank	0	12	0
Een Anker Wyn	0	7	0
Een Brief	0	2	0
Een Pakje	0	2	0
Een Mand of Coffcr met goed	0	6	0
Een Mand of Coffcr ledig	0	3	0
Kleinder en grooter Pakkagies naar Advenant.			
Van ieder Honderd Guldens Geldd	0	4	0
Een afgehuurde Schuit by accoor te berekenen .			
Een Pasfagier heen, met Pasfagie-geld	0	8	0
Een Pasfagier wederom met Pasfagie-geld	0	8	0
Een Schyf Glas	0	14	0
Een Kist Glas	0	7	0
Een Hoed Smits Kolen	1	10	0
Goed met de Wigt, ieder honderd pond	0	3	0
Een Mand met 15 Potten Aardbeijen	0	1	8
Een dito met 20 Potten	0	2	0
Een dito met 30 Potten	0	2	8
Een dito met 40 Potten	0	3	0
Een dito met 50 Potten	0	3	8
		Een	

Vrachtlonen opgenomen in Instructie en Ordonnantie (1801).

behouden, zij het in beperkte mate, hun monopoliepositie op de vandoors bestaande marktveren. Voor de marktschipper van het Honderdland en de Oranjepolder die het veer op Delft bedient, bestaat eveneens een instructie¹¹⁾. In de in 1818¹²⁾ vastgestelde nieuwe voorschriften voor de marktschippers staan voor het eerst boetebepalingen. Zo wordt een boete opgelegd van 3 tot 12 gulden, wanneer vreemde schippers de marktschippers belemmeren in de uitoefening van hun bediening. Door het groeiend aantal vreemde schippers wordt het voor de marktschippers steeds moeilijker een vast marktaandeel te behouden. Het is dan ook niet vreemd dat deze boetebepalingen ter bescherming en op aandrang van de marktschippers zijn ingevoerd. De marktschippers daarentegen kunnen ook op een boete rekenen, als zij nalatig zijn geweest in de waarneming van hun functie.

Maar ook als een knecht tijdens werktijd in dronkenschap verkeert, wordt deze overtreding de marktschipper aangerekend en bestraft met een fikse boete. Een arrest¹³⁾ van het Hooggerechtshof 's-Gravenhage uit het jaar 1829 vermeldt een veroordeling van een marktschipper, die zich schuldig heeft gemaakt aan valsheid in geschrifte. Hij wordt gedurende een half uur, gebonden aan een paal, te pronk gesteld en gebrandmerkt. Op zijn borst wordt een stuk papier bevestigd met vermelding van zijn misdad. Tenslotte gaat hij voor 6 jaar de gevangenis in.

Naaldwijkse schippers

Over de Naaldwijkse marktveren en gebruikte typen vaartuigen wordt in 1824¹⁴⁾ aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland gerapporteerd, dat de familie Van der Boom, sinds 1740 eigenaar van het eerste marktveer, in het bezit is van overdekte 'westlanders'. Dit zijn zeilschuiten die ook als trekschuit worden gebruikt op 's-Gravenhage, Delft en Rotterdam. Ze varen om de veertien dagen op zondagmorgen om acht uur naar Rotterdam, waar men 's avonds om een uur of zeven arriveert: de schipper is dus zo'n elf uur onderweg.

Zondagavond om 10 uur vertrekt Van der Boom naar 's-Gravenhage om 's morgens vroeg aan te komen. Als marktschippers worden verder Pieter Meijburg en Gerrit de Bruin genoemd die de marktveren bedienen van respectievelijk Honselersdijk op 's-Gravenhage, Delft en Rotterdam, en van De Lee (= Westerlee) op Delft. Het aantal schippers in de gemeente treffen we aan in het bevolkingsregister van 1828¹⁵⁾, waarin naast de 3 marktschippers 12 schippers, 15 schippersknechten en 2 turfschippers worden genoemd. Twaalf jaar later zijn het 24 personen die als schipper of schippersknecht hun brood verdienen op het water¹⁶⁾. In bijlage II is een volledige lijst opgenomen

van in de jaren 1828 en 1840 actieve (markt-)schippers. In het register treffen we ook een meester scheepstimmerman en een viertal scheepstimmermansknechten aan in Honselersdijk. Van het aantal gebouwde typen schepen in de gemeente vanaf 1851 tot 1922 is in bijlage III een overzicht opgenomen.

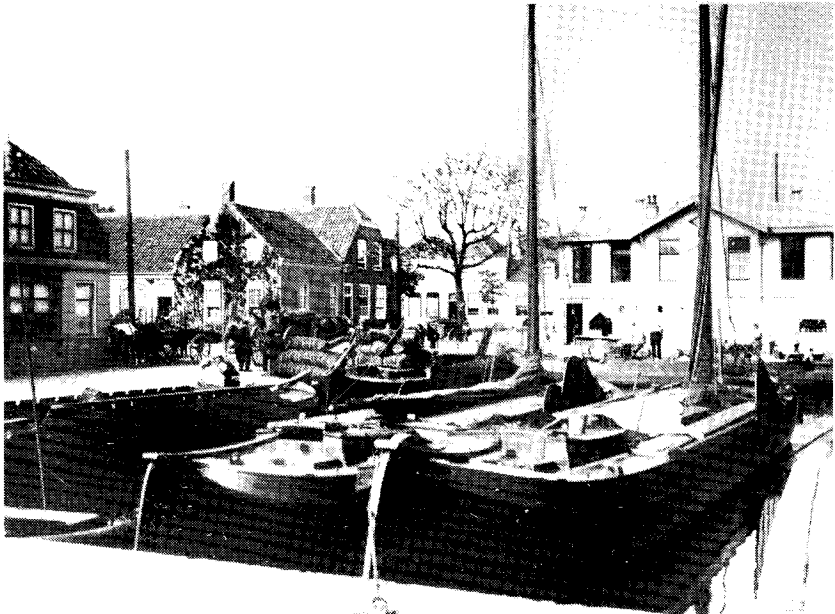
Moeilijke tijden

In het midden van de 19e eeuw worden de eerste tekenen van verval in de bediening van de marktveren zichtbaar. Vele marktgoederen vinden via hondekarren hun weg naar Rotterdam, schrijft het gemeentebestuur aan Gedeputeerde Staten¹⁷⁾. Dit heeft voor de marktschippers tot gevolg dat zij niet meer aan de bepalingen in de instructie kunnen voldoen, omdat er nagenoeg geen vracht meer is te vervoeren. Uit een uit 1855 daterende brief van marktschipper Dirk van Wingerden¹⁸⁾ aan het gemeentebestuur blijken evenzeer de moeilijke omstandigheden waarin de marktveren verkeren. Van Wingerden is in 1849 via de weduwe van Anthonie van der Boom in het bezit gekomen van het eerste marktveer. Hij verzoekt het gemeentebestuur om geen tweede marktschipper aan te stellen, aangezien het veer van dien aard is, dat twee marktschippers moeilijk hierin hun bestaan kunnen vinden. (Het tweede marktveer is na het overlijden van Gerrit van der Boom, broer van Anthonie, niet meer bediend geweest). Dat Van Wingerden zijn financiële verplichtingen moeilijk kan nakomen, wordt nog eens duidelijk uit het volgende: de weduwe van Anthonie van der Boom, Adriana van Wouw, heeft bij de overdracht van het huis en veerrecht bedongen dat Van Wingerden gedurende haar leven een bedrag van f 3,- per week zal uitkeren. De 85-jarige weduwe schrijft in 1858¹⁹⁾ aan het gemeentebestuur dat Van Wingerden enige tijd het geld heeft uitgekeerd, maar later is overgegaan tot betaling van de helft, waardoor zij in ernstige financiële moeilijkheden is komen te verkeren en verzoekt de gemeente om hulp. Omdat Van Wingerden blijft weigeren te betalen, wordt hij op het matje geroepen in de gemeenteraad²⁰⁾. Hij verklaart niet in staat te zijn het volledige bedrag te betalen, omdat de uitgaven en kosten voor het uitoefenen van zijn beroep als marktschipper te hoog zijn. Van Wingerden heeft in 1855 het gemeentebestuur, zoals eerder vermeld, verzocht geen tweede marktschipper in Naaldwijk aan te stellen en dat verzoek is het gemeentebestuur (zeker) niet ontgaan. De gemeenteraad besluit²¹⁾ alsnog hiertoe over te gaan. Van Wingerden, in paniek, schrijft onmiddellijk een brief²²⁾ naar het gemeentebestuur en vermeldt zeer geschokt te zijn over het genomen besluit en verzoekt, daar hij inmiddels weer is overgegaan tot betaling van het volledige bedrag aan weduwe Van der Boom, het besluit in te trekken. En zo geschiedt²³⁾.

In september 1860²⁴⁾ verzoekt Van Wingerden om ontslagen te worden als marktschipper op 's-Gravenhage, omdat, zo schrijft hij, er geen voordelen meer aan verbonden zijn. Om zijn gezin te kunnen onderhouden heeft hij elders een betrekking gevonden die niet gecombineerd kan worden met die van marktschipper. Ook een goede plaatsvervanger heeft hij niet kunnen vinden. De uitkering aan weduwe Van der Boom blijft wel gehandhaafd zolang hij als marktschipper op Delft en Rotterdam werkzaam zal zijn. Het gemeentebestuur informeert nog of de marktschipper van Honselersdijk belangstelling heeft voor het marktveer, maar deze laat weten hiervoor geen interesse te hebben. Uiteindelijk wordt in december 1860²⁵⁾ Johannes van den Akker, wonende te Hof van Delft, bereid gevonden het veer te bedienen. Uit de notulen van de gemeenteraad blijkt dat Van den Akker na een persoonlijk gesprek met de burgemeester er alles aan gelegen is het veer zo goed mogelijk te bedienen en hiervoor zelfs een nieuwe volksschuit in de vaart wil brengen. Vervolgens wordt Van Wingerden ontslagen als marktschipper op 's-Gravenhage en wordt dit veer afgescheiden van die op Delft en Rotterdam. Het duurt nog tot maart 1861²⁶⁾ voor Van den Akker de trossen los kan gooien voor de bediening van het veer op 's-Gravenhage. Maar ook hij kampt al gauw met financiële problemen. Want 10 maanden nadat hij de dienst heeft aangevangen, meldt hij aan het gemeentebestuur²⁷⁾ dat de aanschaf van de volksschuit die volgens hem zeer doelmatig is ingericht tot groot gerief van de ingezetenen van alle standen, tot grote financiële offers heeft geleid, waaronder hij nog steeds gebukt gaat. Aan het eind van zijn relaas verzoekt hij het gemeentebestuur om een financiële tegemoetkoming van 600 gulden om zodoende het veer te kunnen blijven verzorgen. Na een lange discussie in de gemeenteraad wordt het voorstel om Van den Akker financieel te ondersteunen afgewezen met 6 stemmen tegen 5²⁸⁾. Maar omdat de gemeente gebaat is bij een dienst op 's-Gravenhage, wordt een nieuw voorstel op tafel gelegd. De raad gaat akkoord met het voorstel aan Van den Akker een lening te verstrekken van f 600,- onder voorwaarde dat de volksschuit eigendom wordt van de gemeente en dat zal blijven tot de gehele som per jaarlijkse aflossing van f 50,- zal zijn terug betaald²⁹⁾. Notaris Tydeman zorgt voor een notariële akte³⁰⁾ waarin nog enkele nadere bijzonderheden over de volksschuit worden vermeld. Zo blijkt dat de schuit is gebouwd in de gemeente Naaldwijk en een lengte heeft van negen meter zestig en een breedte van één meter tachtig. De naam van de scheepstimmerman wordt niet vermeld, maar omdat er in 1862 één werf in de gemeente bekend is, kan worden aangenomen dat het hier gaat om Arij Spanjersberg, schoonzoon van Leendert Verstoep die al

in 1840 als meester scheepstimmerman te Honselersdijk voorkomt in het bevolkingsregister.

De gegevens over de marktschippers worden steeds minder. In 1870 doet marktschipper P. Vellekoop uit Honselersdijk het verzoek om de vertrektijden van de marktschuiten te veranderen, maar de gemeenteraad besluit negatief³¹⁾. Aan het eind van de 19e eeuw neemt het vervoer over land steeds meer toe, waardoor de gemeenteraad genoodzaakt wordt een verordening vast te stellen op de rij- en voertuigen, tuigen en paarden die gebruikt worden voor diligence en omnibusdiensten³²⁾. Door de Wet op de Openbare Vervoers Middelen in het jaar 1880 worden de veren afgeschaft en voor het in werking brengen van een openbaar middel van vervoer van personen of goederen is voortaan geen voorafgaande vergunning meer nodig³³⁾. De volksschuit doet op 30 november 1882³⁴⁾ voor het laatst 's-Gravenhage aan en wordt hierna uit de vaart genomen. In dat laatste jaar betaalt men voor een enkele reis 30 cent en voor een retour 50 cent. Hiervoor zit men wel in de roef, terwijl een zitplaats in het ruim respectievelijk 10 en 20 cent minder kost. Door de opkomst van het vervoer over land, met name van dat via tramwegen van de West-



Haven van Naaldwijk, 1915

landse Stoomtram Maatschappij in 1882, zien we het oude instituut van de marktschipper geheel verdwijnen. De laatste marktschippers hebben zonder hiervan het gemeentebestuur in kennis te stellen hun zaken overgedragen aan andere schippers, waardoor nog wel op de trajecten 's-Gravenhage, Delft en Rotterdam vaste diensten blijven bestaan voor het vrachtvervoer. Uit het jaarverslag over 1906³⁵⁾ van de gemeente komen we over het goederenvervoer nog te weten dat rond 1900 per vaartuig voornamelijk bouwmaterialen, veevoer, mest, brandstoffen en winteraardappelen worden aangevoerd. Afgevoerd per vaartuig worden "de voortbrengselen der streek": vóór alles natuurlijk de tuinbouwprodukten, waarvoor het vervoer te water de beste overkomst waarborgt. Met de opkomst van de tuinbouw en de veilingen beschikt bijna iedere tuinder over een tuindersschuitje voor het vervoer van zijn produkten. Kan in voorgaande jaarverslagen, dus vóór 1906, nog precies het aantal vaartuigen in de gemeente worden genoemd, hierna is het totale aantal schuiten zelfs niet bij benadering meer op te geven, daar bijna elke tuinder een schuitje heeft voor het vervoer van zijn produkten.

Dit artikel is een verkorte weergave van een op 18 februari 1988 gehouden lezing voor de Stichting Tuinbouwhistorie.

NOTEN:

1. Bijvoegsel Staatsblad 1861, nr. 183
2. Eerste twee hoofdstukken ontleend aan: Fuchs, J.M., Beurt- en wagenveren, 's-Gravenhage, 1946.
3. AGBN, 1593-1813, inv. nr. 135
4. Charterverzameling Westlands Streekmuseum, cat. nr. 430
5. RAN, inv. nr. 90
6. AGBN, 1593-1813, inv. nr. 136
7. AGBN, 1593-1813, inv. nr. 136
8. AGBN, 1593-1813, inv. nr. 137
9. Staatsblad 1818, nr. 9 en 33
10. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 419
11. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 1354
12. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 419
13. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 79
14. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 1281
15. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 834
16. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 835
17. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 1282

18. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 396
19. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 139
20. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 3 (folio 122)
21. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 3 (folio 122)
22. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 139
23. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 3 (folio 125)
24. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 141
25. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 4 (folio 62)
26. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 4 (folio 75)
27. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 143
28. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 4 (folio 97, 100 en 103)
29. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 4 (folio 103)
30. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 458
31. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 5 (folio 87)
32. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 58 (folio 93^v)
33. Staatsblad 1880, nr. 67
34. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 271 en 277
35. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 277
36. AGBN, 1813-1928, inv. nr. 264-279

AGBN: Archief Gemeente Bestuur Naaldwijk

RAN: Rechterlijk Archief Naaldwijk

BIJLAGE I, overzicht Westlandse marktschippers en -veren in 1785³¹

Marktschippers	Bediening	Recognitiën	
		Contante	Jaarlijkse
Jan van Leeuwen	Van Monster op 's-Gravenhage	f 40,---	f 14,---
W.C. van Spronsen	Van Monster op Delft, Rotterdam, Leiden en 's-Gravenhage	f 125,---	f 45,---
Jacob van Dijk	Van Monster op Delft, Rotterdam, Leiden, 's-Gravenhage, Maaslandsluis en Vlaardingen	f 140,---	f 50,---
Pieter Bouwman	Van Monster op Delft, Rotterdam, en Vlaardingen	f 70,---	f 25,---
Leendert van de Lee	Van Poeldijk op Delft, Rotterdam, Leiden en 's-Gravenhage	f 200,---	f 75,---
Leendert Overgaauw	Van Loosduinen op Delft, Rotterdam, 's-Gravenhage etc.	f 80,---	f 28,---
Arij Derksen van den Berg	Van de Quintsheul op Delft, Rotterdam, Leiden en 's-Gravenhage etc.	f 225,---	f 75,---
	En voor soo verre denselven mede onder Wateringen sal willen laaden en lossen	f 100,---	f 10,---
Daniel Engers	Van 's-Gravenzande op Delft, Rotterdam, 's-Gravenhage etc.	f 150,---	f 60,---

Marktschippers	Bediening	Recognitiën	
		Contante	Jaarlijkse
Govert Pietersen Boekestein	Van 's-Gravenzande en Sandambacht op Delft, Rotterdam, s'-Gravenhage en andere plaatsen	f 150,---	f 60,---
Dirk van der Boom	Van Naaldwijk op Delft 's-Gravenhage etc.	f 150,---	f 60,---
De wed. A. Crouwel Hendrik Crouwel	't eerste veer En 't tweede veer insgelijks Van Honsholredijk op Delft, Rotterdam, Leiden en 's-Gravenhage	f 150,---	f 60,---
De wed. van Dijk	Van de Orange Polder en 't Hondertland op Delft en andere plaatsen	f 100,---	f 53,---
C.D. van den Bergh	Van Wateringen op Delft en 's-Gravenhage	f 60,---	f 25,---
Denzelven	Van Wateringen op Leiden en Rotterdam	f 70,---	f 35,---
Justus de Roo	Van Wateringen op Delft, Leiden en 's-Gravenhage	f 50,---	f 26,10
		f 100,---	f 53,---

BIJLAGE II, overzicht actieve (markt)schippers, knechten in 1828¹⁵⁾

Naam	Leeftijd	Beroep	Adres in Naaldwijk
Arij Groenewegen	50	schippersknecht	Koningstraat 20
Cornelis Kleer	26	schippersknecht	Koningstraat 25
Jacob Olierhoek	47	schipper	Zuidbuurt 47
Cornelis Olierhoek	19	schippersknecht	Zuidbuurt 47
Pieter van der Post	63	schipper	Zuidbuurt 59
Hendrik van der Post	23	schippersknecht	Zuidbuurt 59
Arij Zuidervliet	22	schipper	Langestraat 36
Jacob Dijkhuizen	28	schipper	Marktveld 131
Gerrit van der Boom	46	marktschipper	Marktveld 141
Jan Valstar	52	schippersknecht	Marktveld 141
Frans van der Post	34	schippersknecht	Marktveld 141
Gerrit van der Kleij	28	schippersknecht	Marktveld 141
Anthonij van der Boom	50	marktschipper	De Vaart 147
Arij Wijnands	32	schippersknecht	De Vaart 147
Nicolaas Zuijdervliet	49	turfschipper	De Vaart 153
Cornelis Zuijdervliet	19	turfschipper	De Vaart 153
Leendert van der Post	36	schippersknecht	Kerkhof 192
Jacobus Verbeek	26	schipper	Wijk B 22
Jan Thoen	23	schippersknecht	Wijk B 22
Jan Bijleveld	43	schipper	Wijk B 22
Mattheus Immerzeel	77	schipper	Wijk C 11

Naam	Leeftijd	Beroep	Adres in Naaldwijk
Dirk Wijnands	42	schipper	Wijk C 19
Adrianus Wijnands	51	schipper	Wijk C 29
Anthonij Vellekoop	20	schippersknecht	Wijk C 29
Matthijs van Heel	27	schipper	Wijk C 50
Arend Immerzeel	50	schipper	Wijk C 50
Cornelis van der Post	70	schipper	Wijk C 57
Bernardus van Lingen	27	schippersknecht	Wijk C
Pieter Meijburg	30	marktschipper	Wijk C 66
Gerrit van der Lugt	28	schippersknecht	Wijk C 66
Leendert Boog	18	schippersknecht	Wijk C 66
Wijnand van Ooijen	17	schippersknecht	Wijk C 66
Cornelis Kleer	36	schippersknecht	Koningstraat 25
Louwrens van Zwet	61	schipper	Zuidbuurt 53
Jan van Zanten Solleveld	31	schippersknecht	Zuidbuurt 56a
Jacobus Immerzeel	60	schippersknecht	Marktplein 68c
Abraham Burger	33	schipper	Herenstraat 85
Hendrik van der Post	33	schippersknecht	Herenstraat 85
Leendert van der Post	44	schippersknecht	Herenstraat 91d
Cornelis Olierhoek	29	schipper	Molenstraat 107
Frans van der Post	46	schippersknecht	Molenstraat 111a
Arie Zuidervliet	31	schipper	Herenstraat 126
Gerrit van der Kleij	38	schippersknecht	Marktplein 137a
Gerrit van der Boom	57	marktschipper	Marktplein 141
Anthonie van der Boom	59	marktschipper	De Vaart 147
Joris Huisman	24	schippersknecht	De Vaart 147
Samuel Dijkshoorn	32	scheepstimmer- mansknecht	Wijk C 1b
Johannes van der Kade	39	schippersknecht	Wijk C 3b
Dirk Wijnands	50	schipper/koopman in turf	Wijk C 11
Adrianus Streefland	18	schippersknecht	Wijk C 11
Huibregt van den Burgt	38	schipper/koopman	Wijk C 16
Adrianus Wijnands	55	schipper	Wijk C 29
Hendrik van der Lugt	35	schippersknecht	Wijk C 57
Nicolaas Ruinard	39	schipper	Wijk C 68a
Pieter Meijburg	40	marktschipper	Wijk C 66
Jacob Huisman	22	schippersknecht	Wijk C 66
Leendert Vijftigschild	58	scheepsmakers- knecht	Wijk C 63a
Manus Waardeloo	40	scheepmakers- knecht	Wijk C 63
Leendert Verstoep	41	meester scheeps- timmerman	Wijk C 62
Kornelis van der Spek	16	scheepstimmer- mansknecht	Wijk C 62
Frans Vijftigschild	26	scheepstimmer- mansknecht	Wijk C 62
Willem van Kampen	27	schipper	Wijk D 35

**BIJLAGE III, overzicht aantal gebouwde type vaartuigen in
de gemeente Naaldwijk vanaf 1851 tot 1922³⁶⁾**

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
1851	52 (486)	8	1/6
1852	59 (538)		1
1853	69 (624)	6	1/8
1854	69 (565)	9	1/7
1855	77 (705)	6	1/7
1856	73 (652)	9	1/7
1857	68 (491)	7	1/8
1858	77 (609)	6	1/8
1859	76 (540)	6	1/7
1860	69 (590)	7	1/7
1861	57 (485)	7	1/6
1862	72 (643)	7	1/5
1863	73 (660)	7	1/5
1864	77 (691)	5	1/5
1865	71 (678)	8	1/6
1866	23 boven de 10 ton	2 zuidlanders, 12 ton 2 drielingen, 5 ton 1 snebbeschuit, 17 ton 1 westlander, 16 ton 1 praam, 9 ton 2 bokken, 7 ton	1
1867		1 praam, 9 ton 2 bekken, 14 ton 1 westlander, 17 ton 1 bok, 8 ton 2 schouwen, 2½ ton 1 drielingpraam, 6 ton 1 praam, 4 ton	
1868		3 westlander, 16 ton 3 pramen, 9 ton 3 pramen, 6 ton 4 schouwen, 3 ton	1
1869		3 pramen, 2 ton 2 pramen, 3 ton 2 pramen, 5 ton 1 praam, 10 ton 1 westlander, 16 ton 1 westlander, 18 ton	1
1870		1 schouw, 2 ton 1 schouw, 3 ton 8 pramen, 6 ton 1 zuidlander, 9 ton 3 zuidlanders, 12 ton 1 snebbeschuit, 16 ton	1

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
1871	35 boven de 10 ton (tot. 470)	3 drielingpramen, 6 ton 1 bok, 8 ton 2 zuidlanders, 11 ton 1 zuidlander, 12 ton 1 bok, 14 ton 1 bok, 15 ton 1 westlander, 17 ton	1
1872		2 westlanders, 17 ton 1 zuidlander, 13 ton 1 zuidlander, 11 ton 1 bok, 9 ton 2 pramen, 9 ton 2 pramen, 10 ton 1 praam, 8 ton 2 pramen, 7 ton 1 praam, 3 ton 1 schouw, 1 ton	
1873	38 boven de 10 ton (tot. 487)	5 pramen, 6 ton 1 praam, 10 ton 1 praam, 3 ton 1 zuidlander, 11 ton 1 bok, 14 ton 1 snebbeschuit, 14 ton	1
1874	38 boven de 10 ton (tot. 510)	2 westlanders, 17 ton 1 zuidlander, 12 ton 2 pramen, 9 ton 3 pramen, 5 ton 1 bok, 8 ton	1
1875	41 boven de 10 ton	1 schouw, 3 ton 1 praam, 4 ton 3 pramen, 5 ton 1 praam, 8 ton 1 praam, 9 ton 1 zuidlander, 12 ton 1 westlander, 17 ton 3 westlanders, 18 ton	1
1876	41 boven de 10 ton	1 schouw, 3 ton 1 praam, 5 ton 1 praam, 6 ton 1 bok, 9 ton 2 zuidlanders, 11 ton 1 bok, 16 ton 1 westlander, 17 ton 1 westlander, 18 ton	1/8
1877		2 westlanders, 18 ton 1 bok, 16 ton 1 westlander, 13 ton	

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
1878		1 jol, 7 ton 1 praam, 7 ton 3 pramen, 3 ton 1 westlander, 18 ton 1 zuidlander, 13 ton 3 zuidlanders, 12 ton 1 bok, 9 ton 1 praam, 5 ton 1 praam, 4 ton 3 schouwen, 3 ton	1/9
1879		2 westlanders, 19 ton 1 westlander, 18 ton 2 pramen, 8 ton 1 praam, 7 ton 1 praam, 7 ton 1 schouw, 4 ton 3 schouwen, 3 ton	1/9
1880	(gegevens niet aanwezig)		
1881	51 boven de 10 ton	1 praam, 12 ton 1 praam, 3 ton 5 pramen, 9 ton 1 schouw, 3 ton	2/9
1882		2 pramen, 9 ton 1 praam, 4 ton 1 praam, 3 ton	2
1883		2 pramen, 3 ton 4 pramen, 4 ton 1 praam, 10 ton	2
1884		2 pramen, 4 ton 2 pramen, 3 ton 4 pramen, 5 ton 1 praam, 9 ton	2
1885		1 westlander, 24 ton 1 westlander, 18 ton 1 bok, 16 ton 1 praam, 9 ton 1 praam, 8 ton 2 pramen, 5 ton 2 pramen, 4 ton 2 pramen, 3 ton	2
1886	48 boven de 10 ton	1 jol, 7 ton 1 schouw, 3 ton 1 bok, 18 ton 1 bok, 17 ton 1 praam, 14 ton 1 zuidlander, 10 ton 1 drielingpraam, 8 ton	2/6

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
		1 praam, 5 ton	
		4 pramen, 4 ton	
		1 schouw, 3 ton	
1887		1 praam, 8 ton	2
		1 praam, 10 ton	
		1 schouw, 3 ton	
1888		1 bok, 16 ton	2
		1 praam, 14 ton	
		1 praam, 10 ton	
		1 praam, 8 ton	
		1 praam, 7 ton	
		1 praam, 6 ton	
		1 praam, 4 ton	
		1 praam, 3 ton	
1889		1 westlander, 14 ton	2
		1 praam, 10 ton	
		4 pramen, 7 ton	
		4 pramen, 5 ton	
		3 pramen, 4 ton	
1890		2 westlanders, 14 ton	2
		4 pramen, 3 ton	
		3 pramen, 5 ton	
		1 praam, 12 ton	
		1 bok, 9 ton	
1891	40 boven de 10 ton	1 westlander, 17 ton	2
		2 pramen, 8 ton	
		2 pramen, 4 ton	
		2 pramen, 3 ton	
		2 schouwen, 3 ton	
1892		1 westlander, 39 ton	2
		2 westlanders, 16 ton	
		1 westlander, 7 ton	
		1 westlander, 14 ton	
		1 westlander, 19 ton	
		4 pramen, 5 ton	
1893		1 westlander, 22 ton	2
		2 pramen, 5 ton	
		1 praam, 7 ton	
		2 schouwen, 3 ton	
		1 groenteschuit, 5 ton	
		1 westlander, 10 ton	
1894		1 praam, 4 ton	2
		5 schouwen, 3 ton	
		2 schouwen, 4 ton	
		1 boot, 2 ton	
		1 praam, 12 ton	
		1 westlander, 23 ton	

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
1895		1 praam, 10 ton 1 praam, 7 ton 4 pramen, 4 ton 1 praam, 5 ton 1 praam, 7 ton 1 praam, 12 ton 1 westlander, 16 ton 1 westlander, 20 ton	2
896		5 schouwen, 3 ton 1 groenteschuit, 7 ton 1 praam, 4 á 5 ton 1 praam, 6 ton 1 praam, 10 ton 1 schouw, 3 ton 1 westlander, 19 ton	2
1897		1 praam, 16 ton 1 westlander, 20 ton 2 westlanders, 18 ton 2 pramen, 7 en 8 ton 3 schouwen, 4 ton 1 groenteschuit, 7 ton	2
1898		1 praam, 4 ton 1 praam, 16 ton 1 westlander, 20 ton 2 westlanders, 18 ton 2 pramen, 8 ton 3 schouwen, 4 ton 2 groenteschuiten, 7 ton	2
1899		1 bok, 9 ton 2 pramen, 5 ton 3 pramen, 4 ton	2
1900		5 groenteschuiten, 5 ton 1 schouw, 2 ton 1 westlander, 24 ton 4 pramen, 8 ton	2
1901		2 westlanders, 14 ton 1 pontje, 4 ton 1 praam, 7 ton	2/5
1902		5 schouwen, 3 ton 1 schouw, 1 ton 1 praam, 14 ton 1 praam, 6 ton 1 praam, 9 ton 2 pramen, 12 ton 1 westlander, 34 ton	2
1903		6 schouwen, 3 ton 1 praam, 2 ton	2

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
		1 praam, 4 ton	
		2 pramen, 5 ton	
		3 pramen, 12 ton	
1904		2 bootjes, 1 ton	
		1 schouw, 2 ton	2
		5 pramen, 10 ton	
		1 praam, 3 ton	
		2 pramen, 5 ton	
		1 bok, 5 ton	
1905		1 schuit, 7 ton	
		4 schouwen, 3 ton	2
		2 pramen, 4 ton	
1906	44	5 tuinderschuitjes, 10 ton	
		3 pramen, 9 ton	2
		1 bok, 8 ton	
		1 bok, 6 ton	
		2 schouwen, 3 ton	
		1 tuinderschuit, 6 ton	
1907		1 tuinderschuit, 8 ton	
		4 pramen, 3, 7, 9 en 10 ton	2
		2 bokken, 5 en 11 ton	
		2 schouwen, 3 en 6 ton	
1908		1 praam, 5 ton	
		1 praam, 4 ton	
		1 praam, 3 ton	
		1 vletschuit, 12 ton	
		2 pramen, 10 ton	
		1 tuinderschuit, 8 ton	
1909		1 plezierjachtje, 5 ton	
		2 pramen, 12 ton (opgeboegde)	2
		1 schouw, 1 ton	
		1 schouw, 3 ton	
		1 praam, 6 ton	
		1 praam, 5 ton	
1910		1 praam, 4 ton	
		1 westlander, 10 ton	2
		1 schouw, 10 ton	
		2 pramen, 9 ton	
		2 pramen, 7 ton	
		2 pramen, 4 ton	
		1 praam, 3 ton	
1911		1 schouw, 6 ton	
		2 schouwen, 4 ton	
		2 pramen, 6 en 10 ton	
		2 tuinderschuiten, 9 ton	
		3 tuinderschuiten, 10 ton	
		1 tuinderschuit, 6 ton	

Jaar	In bedrijf/ totale tonnage	Van stapel gelopen	Scheepmakerijen/ knechts
1912		7 pramen, totaal 46 ton 3 tuinderschuiten, 7 ton	2
1913		2 pramen, 5 ton 2 pramen, 6 ton 2 pramen, 7 ton 2 pramen, 10 ton 1 boot, 7 á 10 ton	2
1914		1 schouw, 10 ton 1 schouw, 8 ton 1 tuinderschuit, 10 ton 1 schouw, 2½ ton 1 praam, 4 ton	2
1915		2 pramen, 4 ton 3 schouwen, 3 ton 1 westlander, 13 ton	2
1916	8 boven de 10 ton	1 westlander, 12 ton 2 drielingsschuiten, 7 ton 1 praam, 4 ton	2
1917			2
1918	Niet bekend, zeer waarschijnlijk 2, hoogstens 3 kleine tuinderschuiten van ± 5 ton		2
1919-1922		Geen vaartuigen van stapel gelopen	

BRON:

Jaarlijkse verslagen van de toestand der gemeente, 1831-1928. (Archief Gemeente Bestuur Naaldwijk, 1813-1928, inv. nr. 264-279).

Vóór 1851 wordt over gebouwde type vaartuigen in de gemeente Naaldwijk geen melding gemaakt.