

Edam maritiem

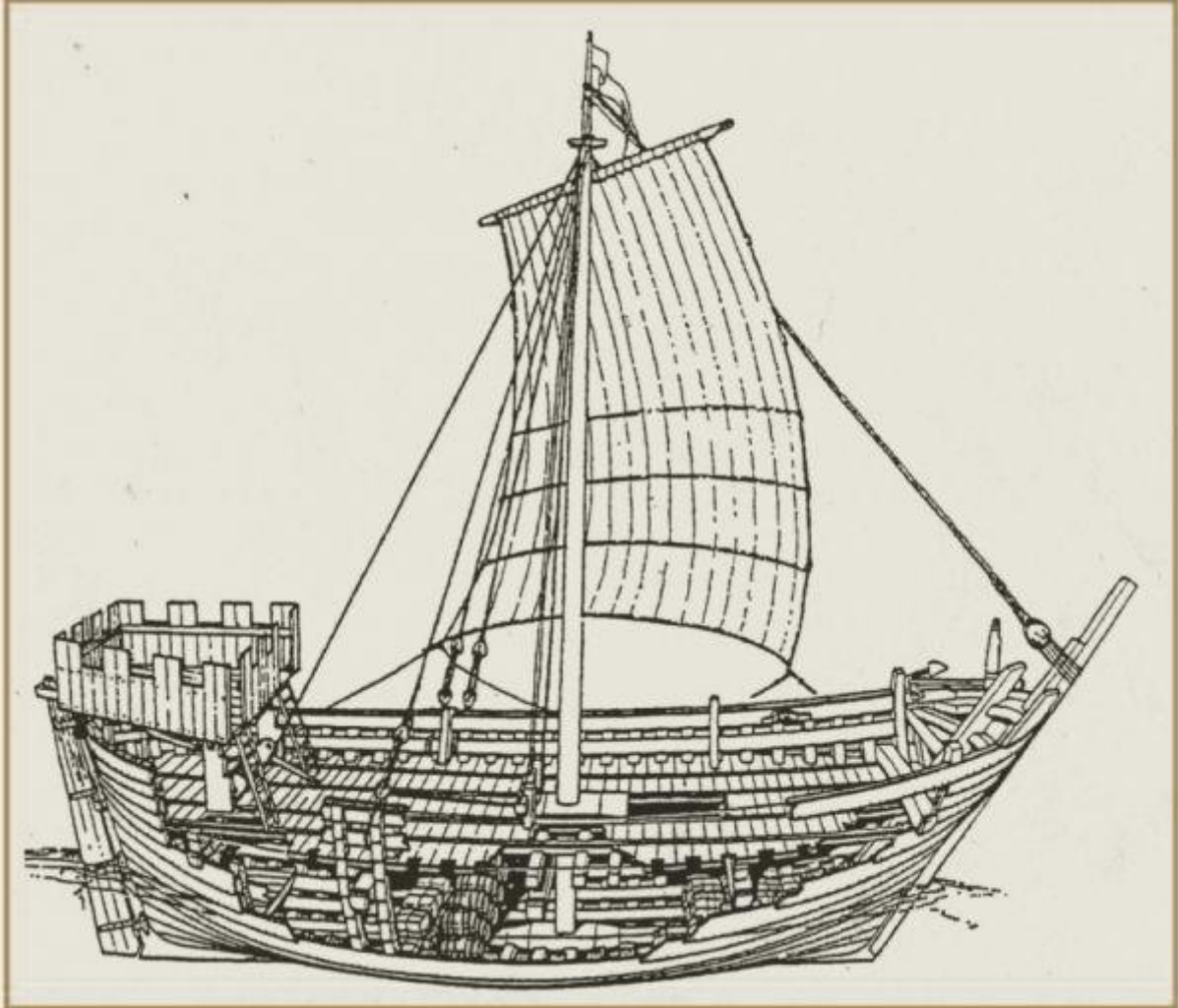


Het zoute zeewater van de Zuiderzee stroomde bij eb en vloed vrij de talrijke wateren in en uit. Kans op overstromingen in het binnenland vormde een gevaar. Talrijke dammen al of niet voorzien van sluizen werden daarom aangelegd in de tweede helft van de 13e eeuw. Amstel en Zaan, de Middendam te Monnickendam en natuurlijk de dam in de Ye te Edam kwamen er om ervoor te zorgen dat niet nog meer land in het water verdween. Deze dam in het Ye heeft een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van Edam. De nederzetting werd dienstencentrum voor boeren, vissers en handelaren. Vanwege hun activiteiten ontstond naast de handel ook nijverheid waarvan de scheepsbouw de voornaamste was. Nieuwe mensen vonden werk als scheepsbouwer, schuitemaker, zeilmaker, smid, timmerlui en ook bakkers en slaggers om al die monden te voeden. In 1357 kreeg Edam stadsrechten van graaf Willem V en kon voortaan zowel het burgerlijk recht regelen, maar ook het strafrecht. Het voornaamste privilege was het graven van een nieuwe onversperde verbinding naar de Zuiderzee.

De scheepsbouw en handel

In het zuidwestelijk deel langs de Ye en langs de doorgegraven Voorhaven richting Purmermeer vestigden scheepsmakers, smeden en zeilmakers. Een lijnbaan werd opgericht aan de vestingwal bij de Westerpoort. Aan de Schepenmakersdijk werden werven gevestigd en ook aan de overzijde van het water in de Lingerzijde werden in de

14e en 15e eeuw tal van schepen gebouwd. Op het hoogtepunt telde Edam meer dan 30 scheepswerven.

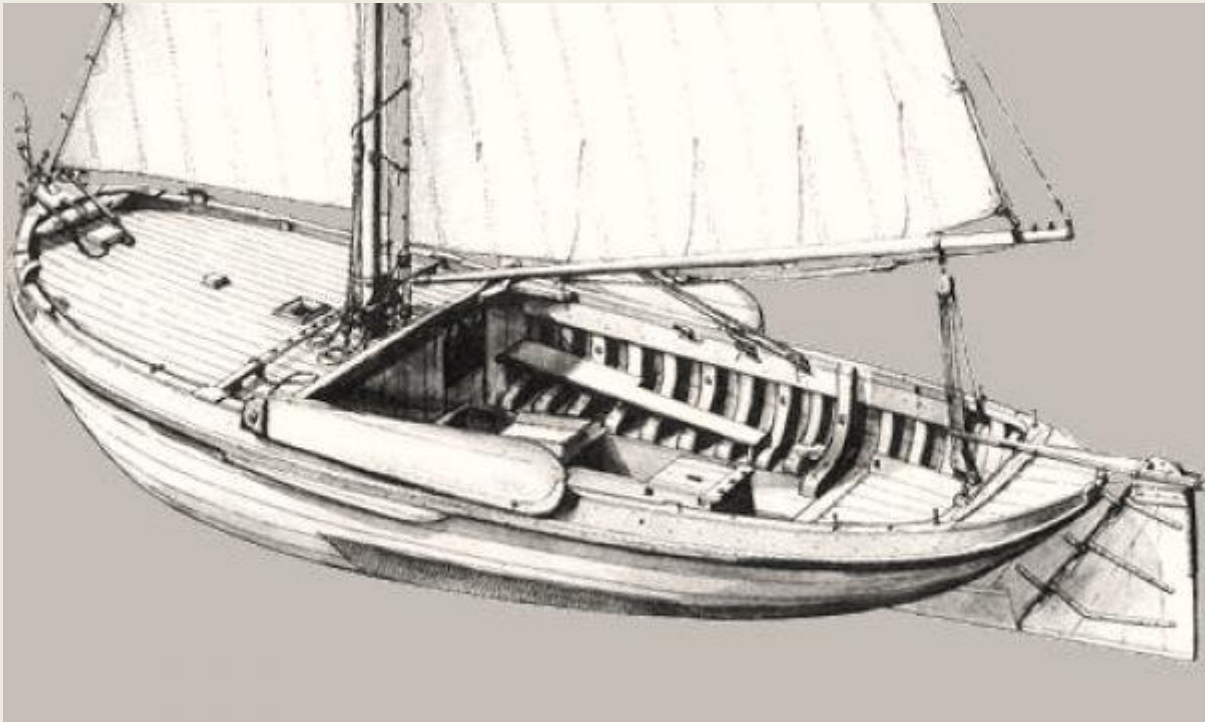


Het Koggeschip is het meest bekende. De schepen werden gebruikt voor de kustvaart, van de Golf van Biskaje tot de Oostzee. Uit de Franse baaien werd het zeezout gehaald, uit het Oostzeegebied voornamelijk rogge, tarwe, vlas, teer en hout. Als exportartikel diende vooral kaas en zuivel.

Andere schepen uit die tijd die op de werven van Edam werden gebouwd in de daaropvolgende eeuwen waren de Hulk, Baardse, Snekka, Eever, Narveel, Kraak, Krajer, Krabschuit, Heude, Smak en Boeier. Maar ook de platbodems voor gebruik door de boeren, de snip, koeboot en het melkschuitje.

Zeevarende aandeelhouders

De scheepsbouwers en houthandelaren fungeerden als reder, maar ook de schippers of kapiteins waren dikwijls aandeelhouder van een zeegaande schuit. Zo werden de risico's zo veel mogelijk gespreid. In later tijden werden in Edam de vissersvaartuigen gebouwd waarvan de meest bekende tot vandaag de dag, de bidders en kotters. Daarnaast de platbodems voor de binnenlandse vrachtaart zoals de tjalken en kleine klippers.



Afbeelding van een Botter

Bakermat van de scheepsbouw

Vele beroemde kapiteins kwamen uit Edam. Zij zijn bekend vanuit de 80-jarige oorlog met Spanje, maar ook in de oorlogen met Engeland voeren Edammers mee met de vlootvoogd van Michiel de Ruyter. Op de laatste overgebleven werf in het oude gat van het IJ in het centrum van Edam is van historische waarde. Hier komen historische vissersvaartuigen zoals de bidders en oude binnenvaartschepen voor regulier onderhoud. Uit de oudste Edamse belastingkohieren (1462) blijkt dat in deze omgeving verschillende werfjes lagen. Het is de enige plek in Edam, die zijn oorspronkelijke functie door de eeuwen heen tot op de dag van vandaag heeft behouden. Als bakermat van de Edamse Scheepsbouw (toen 33 werven) is de cultuurhistorische waarde van deze locatie buitengewoon groot.

bron: VVV Edam