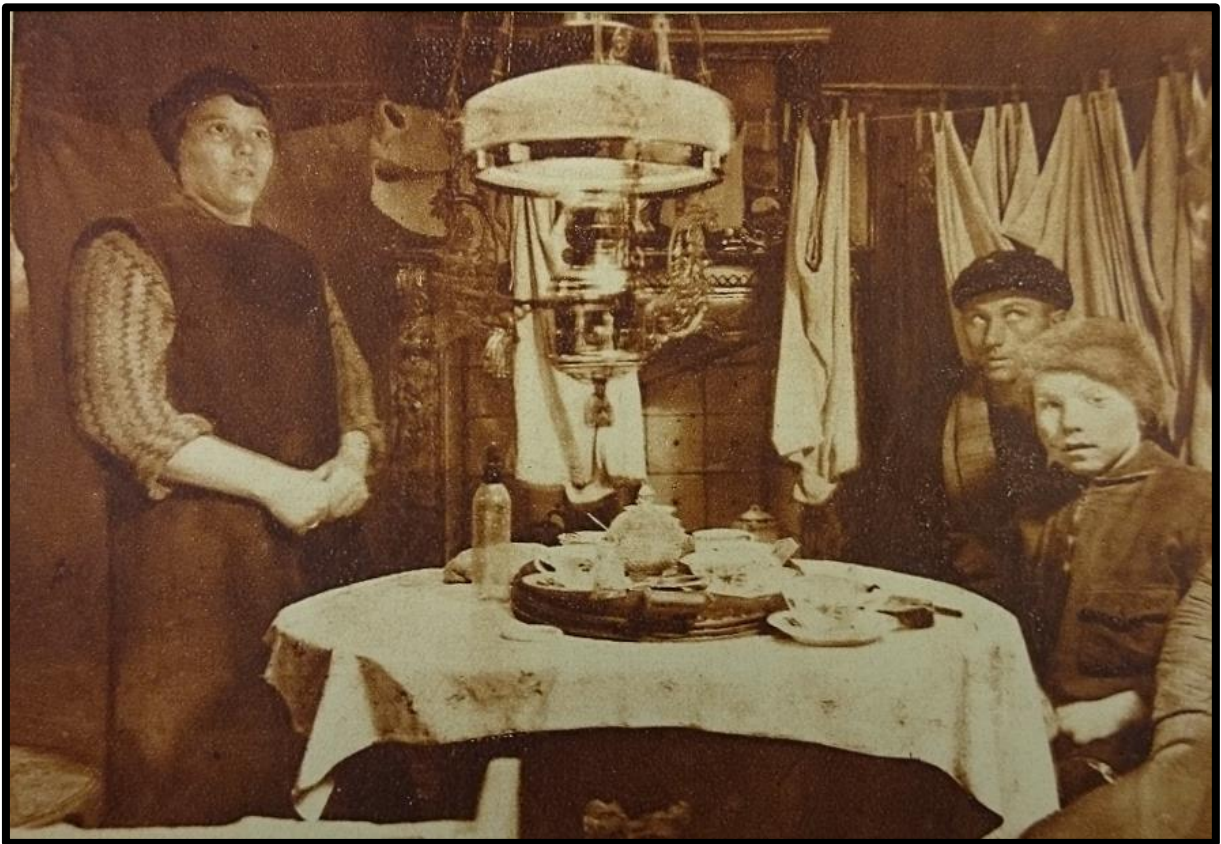


# IN ROEF EN DURK

MATERIËLE CULTUUR OP DE FRIESE ZEILENDE BINNENVAART (1811-1920)



*Omslagillustratie: Een arm Leeuwarder schippersgezin in de roef van het schip.*

Bron: J.S.B. "De nood in het schippersbedrijf," *Fen Fryske Groun*, no. 49 (februari 1935): 25-26.

# IN ROEF EN DURK

MATERIËLE CULTUUR OP DE FRIESE ZEILENDE BINNENVAART (1811-1920)

Nykle Dijkstra

-  
-  
-  
-  
-

MA-thesis, Tweede Versie

Maritieme Geschiedenis

Universiteit Leiden

Begeleider: Dr. A.M.C. van Dissel

Tweede lezer: Dr. M. Van Groesen

Datum: 4 augustus 2016



## Inhoud

Inleiding.....	6
Hoofdstuk 1: Materiële cultuur als onderwerp en methode voor historisch onderzoek.....	11
Hoofdstuk 2: De Friese scheepvaart in de negentiende eeuw .....	18
De ontwikkeling van de zeilende binnenvaart .....	18
Friese scheepsbouw in de negentiende eeuw.....	22
Gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen.....	24
Hoofdstuk 3: Het onderzoek naar materiële cultuur.....	30
Boedelinventarissen als bron.....	30
Methode van onderzoek.....	32
Hoofdstuk 4: Inventarisonderzoek.....	36
Conclusie.....	103
Bronnen.....	106
Literatuurlijst.....	107
Bijlage 1: Inventarissen .....	111
Bijlage 2: Analyse van boedelinventarissen.....	112
Bijlage 3: Inventarisonderzoek van Van Holk.....	114
Bijlage 4: Friese vloot van binnenschepen in 1852-1853 en 1860-1861 .....	115
Bijlage 5: Afbeeldingen .....	116

## Inleiding

*Djip yn 'e ladene tsjalk  
Song skûtefaas in alk  
In sang fan d'âlde tiid,  
En wie mei 't wyfke sa bliid.  
En 't wyfke spûn en striek,  
En digere troch 'e riik  
Troch in heal opskauw'ne lûk,  
En wie by har hurdsje sa kloek  
Djip yn 'e ladene tsjalk<sup>1</sup>*

*Diep in de volgeladen tjalk  
Zong de schuitvaarder als een alk  
Een lied van de oude tijd  
En was met zijn vrouw zo blij  
En de vrouw die spon en streek  
En tuurde door de rook  
Door een half opengeschoven luik  
En was bij haar haardvuurtje zo tevreden  
Diep in de volgeladen tjalk*

Hierboven staat een kort fragment uit het gedicht "It Marke", geschreven door de Friese dichter Eeltje Halbertsma in het tweede kwart van de negentiende eeuw. Het geeft een mooi beeld van het leven aan boord van een tjalkschip. Een man en zijn vrouw wonen samen aan boord. De vrouw is aan het wolspinnen en aan het strijken. Er is dus een spinnenwiel en een strijkijzer aan boord, en er is ook een haardvuurtje. Artistieke vrijheid daargelaten zegt het gedicht daarmee iets over het soort huisraad dat schippers aan boord hadden. Een ander verzamelwoord voor de spullen waarmee mensen zich omringen is *materiële cultuur*. Hoewel musea vol staan met historische voorwerpen is het vanwege de selectieve overlevering van die objecten vaak moeilijk systematisch onderzoek te doen naar de materiële cultuur van bepaalde bevolkingsgroepen. Een bron die zulk onderzoek wel mogelijk maakt is de boedelinventaris. Er is de afgelopen decennia een aanzienlijk aantal artikelen verschenen waarin materiële cultuur wordt onderzocht met behulp van boedelinventarissen.<sup>2</sup> Uitgebreidere studies zijn echter nog schaars. Een van de omvangrijkste studies is gedaan door Anton Schuurman, werkzaam op de afdeling Agrarische en Milieugeschiedenis aan de Universiteit van Wageningen.<sup>3</sup> Hij heeft aan de hand van boedelinventarissen uitgebreid onderzoek gedaan naar de materiële cultuur op het platteland van de Zaanstreek, Oost-Groningen en Oost-Brabant in de negentiende eeuw. Hij concludeert dat die eeuw zich kenmerkt door een ontwikkeling naar meer huiselijkheid. Dit is voornamelijk gebaseerd op een toename van het aantal kachels, olielampen, vloerkleden, tafelkleden, pendules en dergelijke, en een toename in het aantal verschillende vertrekken zoals keuken, slaapkamer en gang met elk hun eigen type huisraad. Schuurman constateert echter ook sociale en regionale verschillen in deze ontwikkeling.

---

<sup>1</sup> Eeltsje Hiddes Halbertsma, Tjalling Hiddes Halbertsma en Joost Hiddes Halbertsma, *Rimen en teltsjes*, 11<sup>e</sup> druk (Leeuwarden: Osinga, 1993), 37-38.

<sup>2</sup> Zie bijvoorbeeld het overzicht van het Meertens Instituut, via <http://www.meertens.knaw.nl/boedelbank/index.php?actie=literatuur#nl>.

<sup>3</sup> Anton Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl: Een onderzoek naar de taal der dingen op het Nederlandse platteland in de 19<sup>e</sup> eeuw, de Zaanstreek, Oost-Groningen en Oost-Brabant* (Wageningen: A.A.G., 1989).

Zo vond de ontwikkeling in Oost-Groningen later plaats dan in de Zaanstreek, en waren middenstanders in Oost-Brabant moderner dan boeren.<sup>4</sup>

Hoewel Schuurman ook enkele inventarissen van schippers heeft gebruikt, heeft hij schippers niet als aparte groep onderzocht. Waarschijnlijk is de door Schuurman geschetste ontwikkeling naar meer vertrekken, meer huiselijkheid en minder traditionele nijverheidsproducten voor schippers echter niet geheel op dezelfde manier verlopen. Over de materiële cultuur van (Friese) schippers in de negentiende eeuw is nog maar weinig bekend. Er zijn enkele foto's van interieurs van binnenvaartschepen uit het begin van de twintigste eeuw en er zijn opgetekende verhalen van oudschippers, maar kwantitatieve bronnen zijn er nauwelijks en wetenschappelijke studies over dit onderwerp zijn schaars. Alleen André van Holk, hoogleraar maritieme archeologie aan de Rijksuniversiteit Groningen, heeft tot dusverre systematisch onderzoek naar binnenvaartschippers gedaan met behulp van boedelinventarissen. Voor zijn werk *"Archeologie van de binnenvaart"* heeft hij achttien boedelinventarissen van Groninger schippers onderzocht uit de periode 1871-1892.<sup>5</sup> Hij constateerde dat ook bij de binnenvaart sprake was van een toename in de aanwezigheid van huisraad. De huiselijkheid nam dus enigszins toe maar bleef waarschijnlijk achter bij de walsamenleving. Van een toename in het aantal vertrekken was namelijk niet of nauwelijks sprake dus door een gebrek aan ruimte kon slechts een beperkte hoeveelheid huiselijke spullen verzameld worden.<sup>6</sup>

Daarnaast is het de vraag in hoeverre schippers vasthielden aan een eigen materiële schipperscultuur. In de negentiende eeuw raakten veel schippers door hun reizend bestaan vervreemd van de walsamenleving. Daardoor vormde zich een hechtere schippersgemeenschap.<sup>7</sup> Tegelijkertijd is in de negentiende eeuw sprake van een sterke afname van traditionele regionale nijverheid. Overal in Nederland kregen mensen in de loop van de negentiende eeuw steeds meer voorkeur voor goedkopere of 'betere' producten uit Holland. Aanvankelijk oriënteerde vooral de adel en gegoede burgerij zich op deze producten, terwijl met name de boeren in de periode 1850-1880 vasthielden aan hun traditionele boerencultuur. Volgens J.L. van Zanden, hoogleraar economische en sociale geschiedenis aan de Universiteit Utrecht, maakte Friesland ook die ontwikkeling door. De traditionele Friese nijverheid verloor in de negentiende eeuw haar afzetmarkten omdat de stedelijke burgerij voor een Hollands consumptiepatroon koos terwijl rijke boeren vasthielden aan een traditioneel consumptiepatroon. Deze

---

<sup>4</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 255-282.

<sup>5</sup> Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 95-118.

<sup>6</sup> André Frederik Lambertus van Holk, *Archeologie van de binnenvaart: wonen en werken aan boord van binnenschepen, 1600-1900* (s.n., 1997), 239.

<sup>7</sup> Frits Jansen en Klaas Jansma, red. *Troch de wyn: Skûtsjes en schippers, werkers en zeilers* (Leeuwarden: Uitgeverij PENN.nl, 2012), 147.

boeren hielden de traditionele nijverheid niet overeind omdat zij na 1880 hun economische positie verloren.<sup>8</sup> Hoe de net geschetste ontwikkelingen voor het Friese schippersvolk verliepen is nog nauwelijks onderzocht. De hoofdvraag van deze thesis is daarom: “Hadden schippersfamilies op de Friese zeilende binnenvaart in de periode 1811-1920 een eigen materiële cultuur, en zo ja, hoe ontwikkelde die zich?”

De periodisering is enerzijds gebaseerd op de net besproken ontwikkelingen in de negentiende eeuw. Rond 1920 raakte de Friese binnenvaart weer in het slop en liep het aantal *skûtsjes* dat gebouwd werd sterk terug.<sup>9</sup> Anderzijds is het een gevolg van de toegankelijkheid van het bronnenmateriaal. Voor het beginjaar 1811 is gekozen omdat het opmaken van boedelinventarissen voor die tijd een taak van de Nedergerechten was.<sup>10</sup> De inventarissen uit die tijd zijn nog niet digitaal ontsloten en er kan niet gericht naar inventarissen van schippers worden gezocht. Daarnaast zijn voor de periode na 1811 meer akten bewaard gebleven omdat het in 1809 verplicht werd om notariële akten te bewaren en deze na dertig jaar over te brengen naar een daarvoor aangewezen archiefbewaarplaats.<sup>11</sup> Qua regio is voor Friesland gekozen omdat de notariële archieven van die provincie gedigitaliseerd zijn (doorzoekbaar via [www.allefriezen.nl](http://www.allefriezen.nl)), en omdat de materiële cultuur van een afgebakende regio makkelijker onderzocht kan worden. Afbakening naar regio zorgt tevens voor een afbakening in scheepsgrootte. In provincies met veel kleine vaarwegen, zoals Friesland, Utrecht en Groningen, nam de gemiddelde scheepsgrootte nauwelijks toe in de negentiende eeuw. Het gemiddelde laadvermogen van Friese binnenvaartschepen zat in 1852 op 17 ton per schip, en dat was in 1891 nog steeds het geval.<sup>12</sup> Er is in dit onderzoek echter ook enige aandacht voor schippers van buiten Friesland. Zo bieden de scheepswrakken van de *Lutina* (een vrachtschip uit Overijssel dat in 1888 zonk) en de *Zeehond* (een Groninger tjalk die in 1886 zonk) een unieke mogelijkheid om ook via archeologische gegevens de materiële cultuur van binnenvaartschippers te onderzoeken.<sup>13</sup> Daarmee kan bijvoorbeeld eventuele onvolledigheid van boedelinventarissen getoetst worden.

---

<sup>8</sup> J.L. van Zanden, “De Friese economie in de negentiende eeuw,” *It Beaken* 54 (1992): 7-14.

<sup>9</sup> Jansen en Jansma, *Troch de wyn*, 29-31.

<sup>10</sup> Pieter Nieuwland, *Friezen gezocht: Gids voor stamboomonderzoek in Friesland* (Leeuwarden: Tresoar, 2005), 96-97.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> Ruud Filarski, *Tegen de stroom in: Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht: Uitgeverij Matrijs, 2014), 140-142.

<sup>13</sup> P.B. Zwiers en Karel Vlierman, *De Lutina, een Overijssels vrachtschip vergaan in 1888: Het onderzoek van een vrachtschip gevonden op kavel h48 in Oostelijk Flevoland* (Lelystad: Rijksdienst voor IJsselmeerpolders, 1988); André van Holk, “De inventaris van de Groninger tjalk ‘de Zeehond’ in vergelijkend perspectief,” *Paleo-aktueel* 5 (1994): 134-138.



In het eerste hoofdstuk komt de historiografie en definiëring van materiële cultuur aan de orde. Aan de hand van verschillende auteurs wordt onderzocht wat de waarde van materiële cultuur is voor historisch onderzoek. Er wordt verder ingegaan op de vragen wat precies materiële cultuur is volgens verschillende historici, wat de plaats van de geschiedenis van materiële cultuur is binnen de geschiedwetenschap, en wat de relatie tussen materiële cultuur en sociale identiteit is. Materiële cultuur kan op verschillende manieren en voor verschillende doelen onderzocht worden. Schuurman heeft in 1989 al een goede aanzet gegeven bij de beantwoording van deze vragen, maar het historisch debat is intussen alweer verder ontwikkeld.<sup>14</sup> Ook onderzoekers van na 1989 komen hier dus aan de orde.

In het tweede hoofdstuk wordt onderzocht hoe de Friese binnenvaart zich in de periode 1811-1920 heeft ontwikkeld. In de negentiende eeuw kreeg de zeilende binnenvaart steeds meer concurrentie van gemotoriseerd vervoer te duchten. Desalniettemin bloeide de Friese binnenvaart rond 1850 op omdat de handel in vruchtbare terpaarde toenam. De landbouwcrisis van 1878-1895 maakte echter weer een eind aan deze bloeiperiode en had tot gevolg dat het voor schippers steeds moeilijker werd om het hoofd boven water te houden.<sup>15</sup> Dit hoofdstuk gaat zowel over de ontwikkeling van de scheepvaart, als over de ontwikkeling van de scheepsbouw, de scheepvaartroutes en de vracht die bij die routes hoorde. Tot slot wordt de ontwikkeling van het wonen aan boord behandeld.

In hoofdstuk 3 en 4 komt het inventarisonderzoek aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt eerst de boedelinventaris als bron voor historisch onderzoek besproken. Vervolgens wordt uitgelegd welke onderzoeksmethode is gehanteerd voor dit onderzoek naar de materiële cultuur van Friese schippers. De resultaten van dit onderzoek komen in hoofdstuk 4 aan de orde. De materiële cultuur van Friese schippers is onderzocht aan de hand van verschillende 'objectcategorieën', te weten: verwarming, verlichting, meubelen, slaapgerei, woningtextiel en -decoratie, lees- en schrijfcultuur, spinnen-naaien-breien, kindermeubilair en speelgoed, schoonmaak en persoonlijke hygiëne, koken en eten en kleding en sieraden. Deze objectcategorieën zijn overgenomen uit het onderzoek van Schuurman zodat een vergelijking met zijn onderzoek goed mogelijk is. Om de materiële cultuur van schippers te onderzoeken is het namelijk belangrijk om eerst een goed beeld te krijgen van Friese middenstanders die niet een varend beroep hadden. Op die manier worden de verschillen tussen schippers en niet-schippers duidelijker. Schuurman heeft in totaal 1332 inventarissen geanalyseerd terwijl voor dit onderzoek

---

<sup>14</sup> Voorbeelden: Leora Auslander, "Beyond words," *The American historical review* 110, no. 4 (oktober 2005); Karen Harvey, *History and material culture: A student's guide to approaching alternative sources* (Londen: Routledge, 2009).

<sup>15</sup> Jansen en Jansma, *Troch de wyn*, 29-31.

slechts 20 inventarissen van Friese niet-schippers zijn onderzocht.<sup>16</sup> Aangezien het onderzoek van Schuurman dus een grotere representativiteit heeft kunnen de resultaten uit de Friese inventarissen met zijn onderzoek worden vergeleken zodat ze beter in perspectief geplaatst kunnen worden. Daarnaast kan de betrouwbaarheid onderzocht worden. Groningen en Friesland leken in cultureel en economisch opzicht relatief veel op elkaar, dus als dat in het inventarisonderzoek tot uitdrukking komt zijn de resultaten van de Friese inventarissen waarschijnlijk vrij betrouwbaar. Als er sterke verschillen zijn kan dat komen door een regionaal verschil of doordat er te weinig Friese inventarissen zijn onderzocht.

De verschillende 'objectcategorieën' worden per categorie als volgt onderzocht. Eerst wordt een vergelijking gemaakt tussen de resultaten van het inventarisonderzoek en de bevolking van Oost-Groningen volgens het onderzoek van Schuurman. Een vergelijking met zijn onderzoek kan meer duidelijkheid geven over de Friese materiële cultuur. Zouden alleen inventarissen van schippers met het onderzoek van Schuurman vergeleken worden, dan zou een verschil misschien aan Friese schippers worden toegekend terwijl het eigenlijk om een regionaal verschil gaat.

Vervolgens worden de resultaten uit Friese schippersinventarissen vergeleken met die van Friese middenstanders. Zo komen specifieke eigenschappen van de materiële cultuur van schippers aan het licht. Tot slot worden andere bronnen gebruikt zoals verhalen van oud-schippers, wrakvondsten en afbeeldingen. Ze vormen daarmee een aanvulling op eventuele onvolledige boedelinventarissen en aangezien de meest recente schippersinventaris uit 1903 komt kan met deze bronnen ook de periode tot 1920 onderzocht worden.<sup>17</sup> Uiteindelijk worden de bevindingen van alle deelonderzoeken in de conclusie met elkaar vergeleken zodat een antwoord kan worden gegeven op de hoofdvraag.

---

<sup>16</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 48.

<sup>17</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 109089, aktenummer 34, d.d. 1903.

## Hoofdstuk 1: Materiële cultuur als onderwerp en methode voor historisch onderzoek

Dit hoofdstuk is bedoeld om de theoretische achtergrond van de thesis in de geschiedfilosofische context te plaatsen. Het geeft het belang aan van onderzoek naar de geschiedenis van (materiële) cultuur, en het geeft aan dat onderzoek naar boedelinventarissen slechts een van de vele manieren is om naar materiële cultuur te kijken. Niet één methode is op voorhand de beste, en het is dan ook belangrijk om verschillende methoden te combineren.

De interesse voor geschiedenis van materiële cultuur en consumptie is een betrekkelijk nieuw verschijnsel in de geschiedwetenschap. In de jaren 70 van de twintigste eeuw was consumptie nog afgedaan als een natuurlijk en niet-historisch proces. Consumptie, het kopen van spullen, werd gezien als een natuurlijke behoefte die gelijk stond aan slapen en eten. Het werd niet als een sociale bezigheid gezien.<sup>18</sup> Thans is de geschiedenis van consumptie en materiële cultuur een bloeiende nieuwe tak van historisch onderzoek geworden. Dit is te zien in een bredere ontwikkeling waarin historici meer aandacht krijgen voor de betekenis van macht, identiteit, eigenbelang en cultuur als factor binnen de economische en sociale geschiedenis.<sup>19</sup> In het artikel *“Beyond Words”* legt historicus Leora Auslander deze interesse als volgt uit. Historici maken soms gebruik van visuele, materiële en auditieve bronnen, maar over het algemeen vinden ze tekstuele bronnen de meest betrouwbare. Auslander beweert dat het gebruik van andere (dus niet-tekstuele) bronnen soms beter antwoord kan geven op bekende historische vraagstukken en dat die bronnen het ook mogelijk maken om nieuwe vragen te stellen over het verleden.<sup>20</sup> Materiële cultuur is een breed begrip; Auslander legt daarom de focus op objecten die volgens esthetische principes zijn gemaakt en waarmee mensen lichamelijk contact maken. Dit soort objecten heeft voor de mens de meeste betekenis. In deze goederen komen de formatieve, communicatieve, symbolische en expressieve aspecten van de mens het meest tot uiting. Puur functionele objecten zoals (onderdelen van) machines worden daarmee bijvoorbeeld buitengesloten.<sup>21</sup>

Auslander noemt verder drie belangrijke redenen waarom het waardevol is de geschiedenis van materiële cultuur te onderzoeken. De mens gebruikt vijf zintuigen die allemaal informatie bevatten. Woorden zijn soms niet genoeg om bijvoorbeeld muziek of smaak weer te geven. Men mist dus iets als

---

<sup>18</sup> Anton Schuurman, Jan de Vries en Ad van der Woude, red. *Aards geluk: De Nederlanders en hun spullen van 1550 tot 1850* (Amsterdam: Balans, 1997), 11.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> Auslander, “Beyond words,” 1015.

<sup>21</sup> Auslander, “Beyond words,” 1017.

men alleen een beschrijving van mode leest zonder de kleding met eigen ogen te zien. Ten tweede: objecten hebben een actieve rol in de geschiedenis. Zo is een koning bijvoorbeeld geen koning zonder zijn scepter, en hebben ringen grote symbolische waarde bij een huwelijk. De fysieke vorm is belangrijk. Een origineel manuscript heeft meer betekenis dan een boek. Ten derde: er is altijd een grote groep (al dan niet ongeletterde) mensen geweest die andere vormen dan schrijftaal gebruikt als voornaamste manier om zich te uiten. Voorwerpen zeggen vaak iets over sociale identiteit en daarom is het relevant om materiële cultuur te onderzoeken.<sup>22</sup>

Het belang van cultuur was al langer duidelijk. Cultuur geeft betekenis aan de wereld om ons heen. Het is de lens waardoor mensen naar de wereld kijken en deze begrijpen en eigen maken. Daarnaast is cultuur een soort blauwdruk van menselijke activiteit die bepaalt binnen welke 'coördinaten' sociale activiteit kan plaatsvinden. Het bepaalt hoe de wereld wordt bekeken en hoe mensen de wereld vormgeven. Aanvankelijk hadden historici vooral interesse in de relatie tussen subject (het individu) en (materieel) object. De algemene opvatting was dat culturele betekenis zich op drie niveaus manifesteerde: de culturele wereld, consumeerbare artikelen en het individu dat van die consumeerbare artikelen gebruikmaakt.<sup>23</sup> Grant McCracken (destijds assistent-professor Consumer Studies aan de universiteit van Guelph, Ontario) betoogt in een artikel uit 1986 dat er ook betekenisvorming plaatsvindt op het moment van overdracht tussen de culturele wereld en consumeerbare artikelen en tussen consumeerbare artikelen en het individu. Daarmee komt de complexiteit van materiële cultuur meer tot haar recht. Het dynamische, flexibele karakter wordt zo duidelijker.<sup>24</sup>

Een recenter werk over de geschiedenis van materiële cultuur is *History and Material Culture* (2009) van Karen Harvey.<sup>25</sup> In navolging van historicus Bernard Herman maakt zij onderscheid tussen onderzoek dat het object centraal stelt ('object-centered') en onderzoek dat vanuit het object werkt ('object-driven'). Onderzoek dat het object centraal stelt is weer onder te verdelen in twee vormen. Bij de ene vorm staan fysieke eigenschappen van het object centraal, zoals het materiaal en de vorm. Bij de andere vorm maakt men eerst een beschrijving van een object. Vervolgens worden de ideeën en betekenissen van de makers vanuit het object gededuceerd, en ten slotte maakt de onderzoeker gebruik van andere bronnen en eigen constructies om te achterhalen waarom het object op die wijze tot stand

---

<sup>22</sup> Auslander, "Beyond words," 1016.

<sup>23</sup> Grant McCracken, "Culture and consumption: A theoretical account of the structure and movement of the cultural meaning of consumer goods," *Journal of consumer research* 13, no. 1 (Juny 1986): 71.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> Karen Harvey, "Introduction: Practical matters," in: Karen Harvey ed., *History and material culture: A student's guide to approaching alternative sources* (Londen: Routledge, 2009), 2.

is gekomen.<sup>26</sup> Onderzoek waarbij men vanuit het object werkt houdt in dat de onderzoeker het object slechts gebruikt als een manier om met behulp van ‘thick description’ dingen te weten te komen over mensen die de objecten maakten, gebruikten en ermee leefden. Thick description is bijvoorbeeld de culturele betekenis van knipogen, terwijl thin description slechts de actie ‘met één oog knippen’ beschrijft.<sup>27</sup> Kunsthistoricus Jules D. Prown maakt ook het onderscheid tussen object-driven en object-centered. Hij heeft het over *farmers* (boeren die gewassen verbouwen) en *cowmen* (veeboeren). De *farmers* zijn meer geïnteresseerd in de materiële kant van objecten en zijn dus meer geneigd tot ‘object-centered’ onderzoek, terwijl de *cowmen* meer interesse hebben voor de culturele achtergrond van een object en dus eerder ‘object-driven’ onderzoek verrichten.<sup>28</sup>

Giorgio Riello, professor *Global History and Culture* aan de Universiteit van Warwick, onderscheidt drie manieren van onderzoek waarbij materiële cultuur gebruikt/onderzocht wordt: *history from things*, *history of things* en *history and things*. De eerstetwee vormen zijn vergelijkbaar met ‘object-driven’ en ‘object-centered’ onderzoek: bij *history from things* worden objecten hetzelfde gebruikt als tekstuele primaire bronnen: als bewijsmateriaal voor historisch onderzoek. Bij *history of things* staan objecten centraal in het onderzoek. Bij de derde vorm, *history and things*, worden objecten los van hun context onderzocht, niet om een historisch narratief te ontcrachten of te bevestigen, maar puur als alternatieve kijk op een bestaand narratief.<sup>29</sup>

Welke benadering onderzoekers ook gebruiken, de meesten zijn het erover eens dat materiële cultuur een grote bijdrage kan leveren aan historisch onderzoek. Historici die er onderzoek naar doen erkennen dat objecten een onderdeel zijn van menselijk gedrag en dat de objecten dat gedrag ook vorm geven. Ze geven menselijk gedrag niet alleen vorm door als een communicatiemiddel te fungeren; ze hebben ook betekenis van zichzelf. Ze zijn autonoom. Dat is een belangrijk inzicht, want het betekent dat objecten niet alleen ontvangers van betekenis zijn die vervolgens door de onderzoeker weer ‘gelezen’ kunnen worden, zoals dat bijvoorbeeld volgens Auslander in het artikel “*Beyond Words*” het geval was. Daarnaast verwijzen ze niet alleen naar menselijke cultuur, maar kunnen ze ook verwijzen naar andere materiële objecten zoals een boot die door de vorm en het materiaal verwijst naar het bos

---

<sup>26</sup> Harvey, “Introduction”, 2.

<sup>27</sup> Clifford Geertz, “Thick Description: Toward an interpretive theory of culture,” in *The interpretation of cultures: selected essays*, red. Clifford Geertz (New York: Basic Books, 1973), 5.

<sup>28</sup> Auslander, “Beyond words,” 1025.

<sup>29</sup> Giorgio Riello, “Things that shape history: Material culture and historical narratives,” in: Karen Harvey ed., *History and material culture: A student’s guide to approaching alternative sources* (Londen: Routledge, 2009), 24-26.

waar het hout van afkomstig is.<sup>30</sup> In die zin zijn objecten anders dan de tekstuele bronnen waar historici doorgaans mee werken. Teksten zijn immers per definitie door de mens geconstrueerd. Maar bij tekstuele bronnen zou men uiteraard ook de materialiteit kunnen onderzoeken, bijvoorbeeld van het papier of perkament.

Harvey uit voorzichtige kritiek op historici die materiële cultuur onderzoeken om consumptiepatronen aan te tonen, zoals Anton Schuurman. Volgens haar leggen die historici teveel de focus op verandering in plaats van traditie. Een ander punt is dat armere mensen vaak ondervertegenwoordigd zijn in onderzoek naar boedelinventarissen. Daarnaast wordt materiële cultuur in dergelijk onderzoek teveel gezien als 'economische producten', waardoor de ingewikkelde interactie tussen mens en object niet goed tot uitdrukking komt.<sup>31</sup> Schuurman is zich bewust van deze beperkingen en volgens hem zou onderzoek in boedelinventarissen idealiter aangevuld moeten worden met kwalitatieve bronnen zoals beeldende en verhalende bronnen. Dan kan onderzoek naar consumptiepatronen volgens hem toch belangrijke resultaten opleveren.<sup>32</sup>

Rond de tijd dat Karen Harvey een overzicht gaf van de toestand van het debat naar materiële cultuur en van de mogelijkheden die dergelijk onderzoek kon bieden, zette Maartje Hoogsteyns, thans professor Medische Ethiek aan het AMC, in *Artefact Mens* de volgende stap in het historiografische debat. Volgens Hoogsteyns is binnen de studie naar materiële cultuur recentelijk een zoektocht ontstaan naar benaderingen waarin de materiële eigenschappen van dingen op de voorgrond staan, maar waarin tevens oog is voor hun sociale en culturele dimensies. Daarvoor is methodische en theoretische vernieuwing nodig. Het object moet niet langer gereduceerd worden tot zijn functie of tot de betekenis die mensen eraan toekennen.<sup>33</sup> Hoogsteyns vergeleek twee theorieën die inspelen op dat idee, namelijk *Material Culture Studies*, kortweg MCS, vertegenwoordigd door de Amerikaanse antropoloog Daniel Miller, en *Actor-Network Theory*, kortweg ANT, vertegenwoordigd door de Franse filosoof en wetenschapssocioloog Bruno Latour.

Daniel Miller wordt gezien als de grondlegger van de hedendaagse *material culture studies*. Hij vindt het belangrijk dat binnen dit onderzoeksveld verschillende disciplines samenkomen, zoals archeologie, sociologie, psychologie en ook architectuurgeschiedenis en design. Onderzoekers uit deze velden die meewerken met *material culture studies* delen allemaal de gedachte dat materiële cultuur

---

<sup>30</sup> Maartje Hoogsteyns, *Artefact mens: Een interdisciplinair onderzoek naar het debat over materialiteit binnen de material culture studies* (Alphen aan de Maas: Veerhuis, 2008), 45.

<sup>31</sup> Harvey, *History and material culture*, 2.

<sup>32</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 35.

<sup>33</sup> Hoogsteyns, *Artefact mens*, 15.

een cruciale rol speelt in de constructie van sociale identiteiten. Daarnaast heeft de actieve rol van materialiteit tegenwoordig meer betekenis gekregen. Onderzoekers zien onze samenleving en cultuur niet langer als een puur menselijke constructie. De constructie bestaat zowel uit menselijke als uit materiële componenten.<sup>34</sup> Dit idee is verder uitgewerkt in de dialectische methode van Miller. Dialectiek houdt in dat er een voortdurend wordingsproces gaande is waarbij mensen zelfbewustzijn krijgen door de creatie van externe vormen. Het subject krijgt gestalte door de creatie van het object. Een voorbeeld is het kopen van een Ikea-bank. De bank wordt daarmee opgenomen in de persoonlijke setting van iemands huis. In deze intieme materiële context raakt het object verpersoonlijkt en onvervreemdbaar. De bank draagt op zijn beurt weer bij aan de constructie van de identiteit van de eigenaar. Een ander voorbeeld is de lijst van een schilderij, die de mens de aanwijzing geeft dat het om een kunstwerk gaat.<sup>35</sup>

Volgens ANT-onderzoekers is de werkelijkheid een constructie. Hij is het product van menselijk en niet-menselijk handelen en moet dan ook voortdurend *performed* worden. Hoe meer entiteiten daaraan meewerken, hoe autonomer en echter iets wordt. Een institutie zoals de Nederlandse Spoorwegen komt bijvoorbeeld door heel veel entiteiten tot stand en wordt zo een soort autonoom verschijnsel. Hiermee hangt het idee samen dat objecten niet bestaan. Mensen en dingen zijn met elkaar verbonden in een uitgebreid netwerk van relaties.<sup>36</sup> MCS en ANT zijn onverenigbaar. Alleen het basisdoel is al verschillend. Binnen de MCS wil men verklaren of interpreteren, terwijl men binnen de ANT wil beschrijven. Binnen de ANT moet alles zichtbaar zijn. Je kunt niet zomaar gegevens interpreteren. Alle relaties moeten worden aangetoond. Daarmee wordt het spectrum aan onderzoeksonderwerpen uitgebreid. Waar MCS werkt met denkmodellen en categorieën om de constructie van sociale identiteiten te verklaren, beschrijft ANT ook verbanden die niets te maken hebben met die constructie van sociale identiteiten. Voor historici is de methode van MCS duidelijker en daarmee praktischer van aard. Deze benadering is zeer geschikt voor de analyse van materiële cultuur en levert relatief snel een rijk resultaat. Daarmee is deze methode ook beter voor deze scriptie. Bij ANT is het onderscheid tussen subject en object nog vager en is er een breder scala aan onderzoeksonderwerpen. ANT is voor deze scriptie minder geschikt maar biedt wel interessante ideeën voor onderzoek naar materiële cultuur.<sup>37</sup>

Het boek van Hoogsteyns kwam uit in 2008. Inmiddels is duidelijk dat historici die met materiële cultuur werken over twee groepen verdeeld zijn. De ene groep past bij MCS en gebruikt materiële

---

<sup>34</sup> Hoogsteyns, *Artefact mens*, 38.

<sup>35</sup> *Ibidem*, 52.

<sup>36</sup> *Ibidem*, 59-60.

<sup>37</sup> *Ibidem*, 188-195.

objecten als een alternatieve primaire bron, terwijl de andere groep zich schaart onder de titel 'new materialism'.<sup>38</sup> We kunnen Latour en ANT onder deze tweede groep scharen. Beide groepen proberen een antwoord te geven op de 'cultural turn'. De 'cultural turn' is de omslag in de jaren 80 waarbij historici weer aandacht kregen voor menselijke ervaring en cultuur in plaats van alleen sociale structuren te onderzoeken met behulp van kwantitatieve analyses. Er kwam weer aandacht voor het subjectieve element in de geschiedschrijving. Veel historici juichten dit toe, maar het wierp ook een nieuw probleem op. Want als teksten altijd subjectief zijn, dan zijn de teksten van historici dat ook. Dit inzicht maakte dat een groep historici afstand nam van de 'cultural turn'. Deze groep kreeg wel meer aandacht voor niet-tekstuele bronnen, maar aan de manier van onderzoek doen veranderde weinig. De focus lag bij hen op materiële objecten, en hun definitie daarvan is: objecten die zijn gemaakt of bewerkt door mensen, bewust of onbewust, direct of indirect, en die de gedachten weerspiegelen van de mensen die de objecten gemaakt hebben of hebben laten maken en die daarmee de cultuur van een gemeenschap reflecteren.<sup>39</sup> Objecten worden hierbij 'gelezen' zoals ook tekstuele bronnen worden gelezen. Net als boeken zijn het passieve communicatiemiddelen van menselijke ideeën. Het werk van Karen Harvey laat zien op welke verschillende manieren dergelijk onderzoek rijke resultaten kan opleveren. Een andere groep, de 'nieuwe materialisten' wil een nieuwe manier van onderzoek ontwikkelen waarbij teksten anders gelezen worden. Deze groep wil natuur gelijk stellen aan cultuur. De natuur is niet een passief podium waarop mensen actief zijn; mens en natuur zijn beide actief. Objecten zijn actanten. Ze zijn onderdelen van netwerken en hebben een actieve rol in het vormen, onderhouden en ontbinden van die netwerken. Nieuwe materialisten positioneren zichzelf niet tegenover andere geschiedschrijvers, maar willen methoden en theorieën uit verschillende disciplines gebruiken. Daarmee hopen ze een bredere kijk op de geschiedenis te krijgen. Ze zien historisch onderzoek in de traditie van de 'cultural turn' als één van de vele mogelijkheden om naar het verleden te kijken.<sup>40</sup>

Nu al deze verschillende theorieën en methoden besproken zijn is het tijd om dit onderzoek binnen het historisch debat te plaatsen. In het begin van dit hoofdstuk kwam Auslanders definitie van materiële cultuur ter sprake: objecten die volgens esthetische principes zijn gemaakt en waarmee mensen lichamelijk contact maken.<sup>41</sup> Deze definitie is ook voor dit boedelinventarisonderzoek bruikbaar. De focus ligt op objecten die te maken hebben met eten, drinken, wonen, kleding en contact maken. Zo

---

<sup>38</sup> Hans Schouwenburg, "Back to the future? History, material culture and new materialism," *International journal for history, culture and modernity* 3, no. 1 (2015): 59.

<sup>39</sup> *Ibidem*, 61.

<sup>40</sup> *Ibidem*, 68-69.

<sup>41</sup> Auslander, "Beyond words," 1017.



zijn bijvoorbeeld de scheepsuitrusting en goederen voor de beroepsuitoefening van ondergeschiedt belang. Het onderzoek is verder een vorm van 'object-driven' onderzoek; het doel is om aan de hand van materiële objecten meer te weten te komen over de mensen die de objecten maakten, gebruikten en ermee leefden. Daarmee is het onderzoek tevens te plaatsen binnen *material culture studies* waarvan Daniel Miller als de grondlegger wordt gezien. Miller was een voorstander van het gebruik van verschillende disciplines, en zo vormen binnen dit onderzoek ook archeologie en sociologie een rol.<sup>42</sup> Actor-Network Theory en *new materialism* vormen een belangrijk onderdeel in het debat rondom materiële cultuur, maar in praktische zin zijn ze voor dit onderzoek minder bruikbaar.

---

<sup>42</sup> Hoogsteyns, *Artefact mens*, 38.

## Hoofdstuk 2: De Friese scheepvaart in de negentiende eeuw

Hoewel het wonen aan boord in de hele negentiende eeuw voorkwam, werd het waarschijnlijk pas in de tweede helft van de negentiende eeuw een algemeen verschijnsel in de Friese binnenvaart.<sup>43</sup>

Ontwikkelingen in scheepvaartroutes, economie, waterbeheer en scheepsbouw hadden vervolgens allemaal invloed op het wonen op binnenvaartschepen en op de materiële cultuur van schippersfamilies. Daarom zullen deze ontwikkelingen in dit hoofdstuk worden besproken.

### De ontwikkeling van de zeilende binnenvaart

De economische kern van Nederland aan het begin van de negentiende eeuw lag rond de steden Amsterdam en Rotterdam. Rondom deze kern lag een dichtbevolkt kustgebied met havensteden en landbouwgronden. De belangrijkste provincies waren Holland en Utrecht, gevolgd door Zeeland, Friesland en Groningen. Het vervoer tussen deze gebieden ging grotendeels over het water. De wegen waren nog nauwelijks verhard en veranderden na natte perioden vaak in ontoegankelijke modderpoelen. Veel kustprovincies beschikten over een dicht vervoersnetwerk van kanalen, meren en rivieren. In dat opzicht waren de verbindingen uitstekend. Het onderhoud liet echter te wensen over. Dijken braken geregeld door en de afwatering van vaarten en rivieren was onvoldoende. Overstromingen waren daardoor geen zeldzaamheid.<sup>44</sup>

In 1815 liep in Friesland een hoofdvaarweg vanaf Groningen via Dokkum en Leeuwarden naar Harlingen, en een van Leeuwarden naar Lemmer en Stavoren. Daartussen lag een uitgebreid netwerk van kleinere vaarwegen.<sup>45</sup> De provincie liep niet voorop als het om waterbeheer ging. In Groningen was men in 1856 al begonnen met de verbetering van de vaarwegen, waardoor de schepen daar toen groter gebouwd konden worden.<sup>46</sup> In Friesland bleven veranderingen aanvankelijk uit, mede doordat boeren belang hadden bij laag water terwijl schipper liever een hoog waterpeil hadden. Het waterpeil werd kunstmatig in stand gehouden door een groot aantal dijken, dammen en sluizen. Het was vaak onduidelijk wie verantwoordelijk was voor het onderhoud: provincie, gemeente, kerk, waterschap, of lokale particuliere grondeigenaren. Daarnaast werd de drooglegging van veenpolders na 1850 sterk gestimuleerd. Deze gronden konden daardoor nauwelijks nog voor afwatering worden benut. Een en

---

<sup>43</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 254.

<sup>44</sup> Filarski, *Tegen de stroom in*, 11-13.

<sup>45</sup> *Ibidem*, 14.

<sup>46</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 93.

ander leidde ertoe dat het waterpeil 's winters tussen de 64 (in 1857) en 90 (in 1834) centimeter boven het zomerpeil kon liggen, terwijl het in de zomer soms wel 30 centimeter lager lag. Een schipper moest de diepgang van zijn schip dus goed aanpassen aan de waterstand. Pas rond 1880 werd serieus begonnen aan de verbetering van vaarwegen en afwatering, nadat de waterschappen meer bevoegdheden hadden gekregen. Men begon met de route tussen Dokkum en Kollum en in de volgende jaren werd vooral in de Zuidwesthoek gewerkt. Met name rond Lemmer werd veel werk verricht. Zo werden de haven en de sluizen daar verbeterd en de scheepvaartverbinding met Heeg en het Bergumermeer.<sup>47</sup>

De grootte van de schepen had veel te maken met het soort vracht dat vervoerd werd. Friesland kende in hoofdzaak drie soorten scheepvaart: personenvervoer, beurtvaart en vrachtvaart. Het personenvervoer ging aanvankelijk per trekschuit. In de loop van de negentiende eeuw werd het vervoer over land belangrijker. Beurtschepen vervoerden vooral stukgoederen. Ze vertrokken op vaste tijden en voeren over vaste trajecten. Ze hadden vaak een monopolie op bepaalde routes en producten. Daar tegenover stond de vrije vaart, ook wel wilde vaart genoemd. Via de vrije vaart werden voornamelijk bulkgoederen vervoerd en de goederen en het traject verschilden vaak per reis. De vrije vaart had verreweg de grootste omvang, en verzorgde in 1825 al ongeveer 80 à 90 procent van al het binnenvaartvervoer. In de loop van de negentiende eeuw nam dit aandeel alleen maar toe.<sup>48</sup>

Ook het aantal schippers en schepen nam sterk toe in de negentiende eeuw, totdat in 1893 de conjunctuur omsloeg. De hoeveelheid transportgoederen verminderde terwijl het vervoersaanbod te hoog was. Daardoor nam het aantal binnenvaartschepen in Friesland geleidelijk weer af.<sup>49</sup> In 1869 werd een overzicht van belastingopbrengsten gepubliceerd met daarin een tabel met het aantal binnenvaartschepen per belastingcategorie per provincie. Volgens die tabel hadden Noord-Holland, Zuid-Holland en Friesland in 1851 het grootste aantal binnenvaartschepen (exclusief rijnschepen), respectievelijk: 3.341, 4.475 en 3.516. In de andere provincies lag dit aantal tussen 599 en 1.235 schepen.<sup>50</sup> Van de 3.516 schepen die in Friesland geregistreerd waren, waren 2031 vaartuigen overdekte schepen met een gemiddelde capaciteit tussen 18 en 29 ton. Schepen met een dergelijk tonnage waren groot genoeg om eventueel een bewoonbare roef te hebben. In 1861 was het aantal overdekte schepen van dat tonnage gestegen naar 2481.<sup>51</sup> Bij een onderzoek uit 1911 werden in Friesland 2.170 schippers

---

<sup>47</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 94-100.

<sup>48</sup> Filarski, *Tegen de stroom in*, 50.

<sup>49</sup> *Ibidem*, 142 en 163.

<sup>50</sup> *Statistiek van het koninkrijk der Nederlanden, tweede stuk*, 1869, tabel XVI, 200-203.

<sup>51</sup> Zie Bijlage 4: Friese vloot van binnenschepen in 1852-1853 en 1860-1861.

geteld. Daarvan woonde 88 procent aan boord van het schip, dus waarschijnlijk ging het om schepen met ongeveer hetzelfde tonnage als de overdekte schepen uit 1861.<sup>52</sup> In dat geval is het aantal binnenvaartschepen na 1861 weer iets gedaald.

Voor deze scriptie is vooral de vrachtaart van belang. Bij trekschuiten en beurtschepen kwam het minder vaak voor dat een heel gezin aan boord woonde. Sommige beurtschepen hadden een kleine roef met slaapgelegenheid, maar ze waren over het algemeen te klein voor permanente bewoning. Daarnaast voeren hun schippers op vaste routes waardoor ze na elke reis weer naar hun woonplaats konden terugkeren. Beurtschepen hadden meestal een kleine slaapruijnte maar de reizen duurden zelden meer dan een paar nachten.<sup>53</sup> Bij de vrachtaart kwam het in de loop van de negentiende eeuw steeds vaker voor dat het gezin aan boord woonde. Uiteraard waren er veel kleine vaartuigen zonder roef die goederen over korte afstanden vervoerden, maar op de grotere schepen werd gezinsbewoning steeds normaler. In het hoofdstuk over gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen zal hier verder op worden ingegaan. De belangrijkste producten die dergelijke bewoonbare schepen in Friesland vervoerden waren turf en terpmoeder. Verder waren landbouwproducten, mest, hooi, hout, pannen en stenen belangrijke producten.<sup>54</sup>

Turf werd al sinds de middeleeuwen gewonnen. In het begin gebeurde dit nog op bescheiden schaal, maar vanaf de zeventiende eeuw nam de omvang van de turfwinning snel toe. Cijfers zijn –zeker voor de periode vóór 1800- nauwelijks voorhanden. Zeker is dat turf gaandeweg de belangrijkste brandstof voor de Nederlandse nijverheid en industrie werd, en ook voor de Nederlandse huishoudens. Met name in de industrie werd gaandeweg meer steenkool gestookt, maar tot kort na de Eerste Wereldoorlog bleef turf een veelgebruikte brandstof. Het zwaartepunt van de turfwinning lag aanvankelijk in Friesland en Groningen, maar in de negentiende eeuw verschoof dit gaandeweg naar Drenthe en Overijssel. Binnen Friesland was eerst de regio rond Drachten het grootste wingebied en in de loop van de negentiende eeuw werd Appelscha belangrijker.<sup>55</sup> Rond de eeuwwisseling was daar echter ook weinig turf meer te halen waardoor veel Friese schippers genoodzaakt waren om naar Drenthe te varen.<sup>56</sup>

Het vervoer van turf bleef tot in de twintigste eeuw bij uitstek een taak voor de scheepvaart. De infrastructuur was daar beter op aangepast en vervoer over het land zou te duur zijn voor deze

---

<sup>52</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 162.

<sup>53</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 251.

<sup>54</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 41-70.

<sup>55</sup> Michiel Gerding, *Vier eeuwen turfwinning: De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950* (Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1995), 343-360.

<sup>56</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 44-45.

bulkgoederen. De turf werd in waterrijke gebieden gewonnen die voor vervoer over land slecht toegankelijk waren. Er werd met verschillende sloopstypen turf vervoerd. Veelgebruikt waren de turfkaag, de turfpraam en de turftjalk. De tjalk werd gaandeweg het standaardtype van de Friese turfvaart.<sup>57</sup>

Turfvaart was voornamelijk seizoensarbeid. In de zomer werden voornamelijk stenen, zand en steenkool vervoerd en daarna gingen veel schippers naar de turfgebieden. Dat was meestal vanaf september.<sup>58</sup> Vanaf de jaren 40 van de negentiende eeuw werd de turfvaart steeds vaker gecombineerd met de moddervaart die vooral in het voorjaar en in de zomer plaatsvond. Deze modder was van de terpen afkomstig. Het strooien van terpaarde over de velden maakte de grond veel vruchtbaarder. In de decennia na 1840 werd in rap tempo een groot aantal terpen in Noordwest-Friesland afgegraven. Dit nam een extra hoge vlucht rond 1870. Tot die tijd werd de terpaarde met kruiwagens naar de schepen gebracht, terwijl dat later steeds vaker werd gedaan met 'kiepkarren' die over rails reden. Rond de eeuwwisseling werden kunstmest en compost populairder. Net als de turfhandel beleefde de moddervaart nog een korte opleving tijdens de Eerste Wereldoorlog, maar in de decennia daarna nam de handel in terpaarde snel af.<sup>59</sup>

Friese schippers haalden vooral turf voor de Friese markt. Het werd voor de kachel gebruikt en ook wel voor de stoof en het komfoor. In Groningen was turf populair die rode as gaf. In Friesland had men liever turf die gele as gaf. Die gaf minder stof en viezigheid. Vaak werd in het veen al een monster verbrand om de kleur te controleren.<sup>60</sup> Terpaarde was ook vooral voor de eigen markt bestemd. Het werd veel gebruikt op de net gecultiveerde zandgronden en ingepolderde zure weidegronden. Daarnaast ging veel terpaarde naar de bollenstreken in Holland. Het werd dan bij de Friese kustplaatsen in grotere schepen overgeladen.<sup>61</sup>

---

<sup>57</sup> Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 281-287.

<sup>58</sup> Frits R. Looimeijer, *Met zeil en treil: De tjalk in binnen- en buitenvaart* (Alkmaar: De Alk, 1980), 64-65.

<sup>59</sup> Jelle Arjaans, "Terpafgravingen in Friesland," *Jaarverslagen van de vereniging voor terpenonderzoek* 75 (1991): 45-56.

<sup>60</sup> Looimeijer, *Met zeil en treil*, 65.

<sup>61</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 50-51.

## Friese scheepsbouw in de negentiende eeuw

De ontwikkeling van de scheepsbouw hing altijd nauw samen met de producten die vervoerd werden. Ieder traject stelde andere eisen. Over het algemeen waren de schepen in Friesland kleiner dan het landelijk gemiddelde. Op zee voeren veel kofschepen en hektjalken. Hektjalken hadden een hoog achterboord tegen oplopende golven. Friese zeegaande koffen en tjalken maten in de eerste helft van de negentiende eeuw zo'n 60 ton, terwijl het landelijk gemiddelde wel 118 ton was. Dit kwam onder andere door de 'Friese maat': schepen van meer dan 31,5 bij 5,40 meter konden niet door de sluisen van Lemmer, Stavoren en Harlingen. De schepen op de Friese binnenwateren waren gemiddeld nog kleiner. De grootste schepen op de binnenvaart waren tjalken en pramen.<sup>62</sup> Andere scheepstypen die in de Noordelijke provincies (Groningen, Friesland Drenthe en Noord-Overijssel) veel voorkwamen waren steilstevens, klipperaken, hasselteraken en snikken.<sup>63</sup> Halverwege de negentiende eeuw maten Friese vrachtschepen in de binnenvaart gemiddeld zo'n 17 ton.<sup>64</sup> Om een indruk te geven van de afmeting van dergelijke schepen: een skûtsje van 20 ton had een lengte van ongeveer 15 meter en een breedte van ongeveer 3,50 meter.<sup>65</sup>

Zoals gezegd waren tjalken het meest geschikt voor gezinsbewoning, en daarom wordt dit scheepstype uitgebreider besproken. Tjalken waren er in veel verschillende grootten, zowel voor de binnenvaart als voor de zeevaart. Ze waren vrijwel allemaal langsgetuigd. In de eerste helft van de negentiende eeuw hadden de meeste nog een spriettuig, daarna werden ze vooral met een gaffeltuig gebouwd. Daarnaast werden eerst vooral hektjalken gebouwd, terwijl na 1850 meestal tjalken zonder hek werden gebouwd. Wat tjalken verder gemeen hadden was een platte bodem, een ronde steven en zijwaarden. Ook hadden ze een berghout; een dikke stootrand rondom het schip die de tjalk van de praam onderscheidde.<sup>66</sup>

Aan het eind van de negentiende eeuw volgden de ontwikkelingen in de scheepsbouw elkaar snel op. Hennepzeilen werden vervangen door duurzamere zeilen van katoen en vanaf de jaren 1880 werden zeilende binnenvaartschepen van ijzer gebouwd. Als een soort tussenoplossing kregen houten schepen aanvankelijk soms nog een ijzeren huid, maar de bouw van compleet ijzeren tjalken kreeg al snel de overhand. De schepen werden gemiddeld ook groter rond deze tijd. Houten tjalken waren

---

<sup>62</sup> Klaas Jansma, *Met geveegde kont: Skûtsjes, schippers en wedstrijden* (Leeuwarden: PENN, 2004), 19-42.

<sup>63</sup> Henk Dessens, "Vrachtschepen van de Nederlandse binnenvaart," *Tijdschrift voor zeegegeschiedenis*, no. 2 (Oktober 1988): 152.

<sup>64</sup> Filarski, *Tegen de stroom in*, 142.

<sup>65</sup> Dessens, "Vrachtschepen," 156.

<sup>66</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 136-137.

zelden groter dan 20 ton. De nieuwe ijzeren tjalken maten vaak 30 tot 35 ton, en later nog wel meer. Dit kwam onder andere doordat ijzeren schepen een groter laadvermogen hadden dan houten schepen met dezelfde waterverplaatsing. Daarnaast veranderde het binnenvaarttransport van karakter: er ontstond een sterkere scheiding tussen grote binnenvaartschepen die op de meren, kanalen en brede vaarten voeren en kleinere scheepjes die het vervoer over de kleinere sloten voor hun rekening namen.<sup>67</sup> Deze schaalvergroting werd extra in de hand gewerkt doordat men verder moest reizen (met name voor turf) en doordat kleine schepen in verhouding meer voor terpmoeder moesten betalen dan grote schepen.<sup>68</sup> Dat de schepen groter werden betekende tevens dat de roef groter kon worden gemaakt. Tot omstreeks 1900 voeren de meeste turfschippers op houten dektjalken. Dektjalken hadden 's zomers soms een tijdelijke 'zomeroef' (zie *afbeelding 1*, bladzijde 29) maar als er turf werd gehaald was het dek overal even laag zodat de turf tot achter op het dek hoog opgestapeld kon worden. Na 1900 schaften steeds meer schippers een ijzeren dektjalk of een roeftjalk aan. Een roeftjalk had een kleine verhoging van de woonruimte achterin, waardoor het mogelijk werd om in de roef te staan.<sup>69</sup> Hoewel ijzeren tjalken vaak groter waren dan houten tjalken moest overigens wel rekening gehouden worden met de vele ondiepe binnenwateren in Friesland. Ondanks een aantal waterbouwkundige projecten rond 1900 bedroeg de maximale diepgang voor schepen zelfs rond 1920 nog maar zo'n 1,50 meter.<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 174.

<sup>68</sup> *Ibidem*, 55.

<sup>69</sup> Jansma, *Met geveegde kont*, 82.

<sup>70</sup> Dessens, "Vrachtschepen," 154.

## Gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen

De bewoning van binnenvaartschepen voor 1900 is slecht gedocumenteerd. De vroegste schriftelijke vermelding van een schippersgezin dat aan boord woonde dateert voor zover bekend uit 1623.<sup>71</sup> Zeker is dat gezinsbewoning op schepen ook voor 1850 al regelmatig voorkwam, vooral op de Rijnvaart. Voor de binnenvaart in Noord-Nederland is onbekend hoe gewoon dit destijds was. Onder historici verschillen de meningen over wanneer het normaal werd om aan boord van het schip te wonen, en over de vraag wat daar de reden(en) voor waren. Stephanie Steppat heeft onderzoek gedaan naar Duitse schippersvrouwen op de Rijnvaart in de negentiende en twintigste eeuw.<sup>72</sup> Zij geeft een economische verklaring. Gezinsleden vormden goedkope arbeidskrachten in economisch zware tijden. Zo hoefde men geen knecht aan boord te nemen, en kon men ook de kosten van een huis op de wal uitsparen.<sup>73</sup> Volgens Steppat werd het rond het midden van de negentiende eeuw normaal dat gezinnen aan boord van Rijnschepen gingen wonen.

In een werk over schippersbonden in de periode 1898-1975 legt Jojada Verrips de overgang in diezelfde periode, maar hij geeft als voornaamste reden dat de wilde vaart in die tijd belangrijker werd waardoor schippers niet meer elke dag naar hun thuishaven konden terugkeren.<sup>74</sup> Volgens Van Holk is er geen overgang van beurtvaart naar wilde vaart geweest en bestonden die vormen naast elkaar. Op basis van onderzoek naar scheepswrakken concludeerde hij dat gezinsbewoning van schepen voor 1850 al veel vaker voorkwam dan eerder gedacht, hoewel er na 1850 waarschijnlijk wel een intensivering plaatsvond. De industriële revolutie zou daar een belangrijke oorzaak van zijn geweest omdat de concurrentie toen zwaarder werd waardoor het economisch gezien aantrekkelijker werd om aan boord te gaan wonen.<sup>75</sup> Van Holk schonk niet apart aandacht aan de situatie in Friesland. Klaas Jansma deed dat wel. In zijn werk over de geschiedenis van skûtsjes en schippers verwijst hij naar Van Holk en gaat hij akkoord met diens theorie over intensivering van de wilde vaart rond 1850. Hij geeft voor Friesland echter niet de industriële revolutie als belangrijkste oorzaak, maar de handel in terpaarde die in die tijd tot bloei kwam.<sup>76</sup> Over een intensivering van het wonen aan boord rond 1850 zijn de meeste auteurs het dus eens. Zeker is ook dat de beurtvaart haar monopoliepositie in de tweede helft van de negentiende

---

<sup>71</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 248.

<sup>72</sup> Stephanie Steppat, *Schifferfrauen auf dem Rhein: Die familiäre und soziale Lage der Frauen von Binnenschiffen* (Mainz: Studien zur Volkskultur in Rheinland-Pfalz), 32.

<sup>73</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 250-251, Steppat, *Schifferfrauen auf dem Rhein*, 212.

<sup>74</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 251; Jojada Verrips, *Als het tij verloopt...: Over binnenschippers en hun bonden, 1898-1975* (Amsterdam: Spinhuis, 1991) 13-14.

<sup>75</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 254.

<sup>76</sup> Jansma, *Met geveegde kont*, 44-45; Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 10.



eeuw kwijtraakte en dat de wilde vaart na 1850 sterk toenam, met name in de vorm van handel in terpaarde.<sup>77</sup> Vervolgens daalde de vraag naar vervoer als gevolg van de landbouwcrisis die in 1878 begon. Er ontstond overcapaciteit waardoor de concurrentie toenam.<sup>78</sup> Het is goed mogelijk dat economische motieven toen steeds meer een rol gingen spelen bij de beslissing om aan boord te gaan wonen.

Uit de negentiende eeuw zijn er geen cijfers die aangeven hoeveel Friese schippers op hun schip woonden. In 1911 is daar voor het eerst onderzoek naar gedaan. Er werd een speciale *Staatscommissie voor de Binnenschipperij* ingesteld die moest uitzoeken wat de economische betekenis van de binnenvaart was en hoe het leven van de schippersbevolking eruitzag. Op dat moment waren er in Friesland 2.170 binnenvaartschippers. 1.973 (dus 91 procent) van hen waren getrouwd, en 88 procent woonde met het gezin aan boord. In Nederland had gemiddeld 70 ¾ procent van de schippers het gezin aan boord.<sup>79</sup> Al hadden schippers zelf geen huis aan de wal, er waren vaak wel (groot-) ouders of broers en zussen die dat hadden. Het kwam regelmatig voor dat schipperskinderen daar tijdelijk woonden als er bijvoorbeeld te weinig ruimte op het schip was. Ook had een aantal schippers een pakhuisje aan de wal.<sup>80</sup>

Niet alleen de geschiedenis van de bewoning van binnenvaartschepen is slecht gedocumenteerd; ook wat betreft de roefindeling van dergelijke schepen zijn weinig bronnen voorhanden. Ze werden meestal op het oog gebouwd, dus bouwtekeningen zijn zeer schaars. Bouwkundige tekeningen van roefinterieurs van Friese tjalken uit de negentiende eeuw zijn mij niet bekend. Verhalen van schippers en schipperskinderen zijn daarom een waardevolle bron. Zeker is dat de woonruimte in de roef op de meeste schepen zeer beperkt was. Het hing er natuurlijk vanaf hoe groot het schip was, of het een dekschip of een roefschip was, en of er wel of niet een (zomer-)roef op het dek stond. In alle gevallen was de roef zelfs op ijzeren schepen zelden meer dan 2,5X2,5 meter. Daar kwamen dan nog wel de kooien in het achter- en vooronder bij en de ruimte van de kasten en laadjes. Het totale woonoppervlak verschilde daarmee niet eens zoveel van de kleine arbeiderswoningen in die

---

<sup>77</sup> Jelle Arjaans, "Terpafgravingen in Friesland," *Jaarverslagen van de vereniging voor terpenonderzoek* 75 (1991): 45-56.

<sup>78</sup> *Ibidem*, 142 en 163.

<sup>79</sup> Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit no. 51 van 4 mei 1905, tot het nagaan van de toestand waarin het binnenschipperijbedrijf verkeert, met bijlagen. Pagina 102-108. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Waterstaat: Staatscommissie Vervoer, 1923-1936, nummer toegang 2.16.51.01, inventarisnummer 92.

<sup>80</sup> Netty Gabel en Klaas Jansma, *Jachten en jagen: Schipperskinderen aan boord* (Leeuwarden: PENN, 2009), 62-63.

tijd.<sup>81</sup> 's Winters, als er geen lading vervoerd werd, kon de woonruimte enorm vergroot worden door ook het lege laadruim te benutten.<sup>82</sup> Oud-schipper Thijs Sijbranda (geboren in 1910) schreef bijvoorbeeld dat men er in de winter 'een woonkamer bij kreeg' als het ruim leeg was. Daar stond zijn moeder dan ook wel de was te doen.<sup>83</sup> Een verhaal van Tjalling Eeltjes Halbertsma uit 1890 beschrijft een schippersfamilie rond 1820 die het ruim van de tjalk *Jonge Froukje* 's winters als woonruimte benutte, dus kennelijk kwam die praktijk al eerder voor. Hoewel het hier om fictie gaat blijkt elders in het verhaal dat Halbertsma (afkomstig uit het waterrijke dorp Grou) zich wel in de historie verdiept heeft, wanneer hij een korte geschiedenis van de Friese aardappelhandel en koopvaart geeft.<sup>84</sup>

De indeling van Friese tjalkschepen bleef gedurende de periode 1811-1920 grotendeels hetzelfde, al waren er kleine verschillen. De woonruimte op negentiende-eeuwse tjalkschepen was altijd in het achteronder (zie *afbeelding 2* op bladzijde 29) waar ook een haardstee was. Deze stond soms tegen de achtersteven, maar meestal tegen het schot tussen roef en laadruim. De laadjes en kasten zaten vooral aan de zijkant. Aan beide kanten zaten enkele kleine kastjes met in het midden een grotere kast, kabinet of in het Fries *kammenet* genaamd. De kooien zaten tegen het achterschip of meer naar voren tegen het laadruim. Voor de lichtinval waren soms prismatische glazen in het dek aangebracht, en op roefschepen zaten aan stuurboord en bakboord twee raampjes. Ook in de spiegel zaten twee raampjes. Een opvallend detail is dat deze ramen op houten tjalken meestal vierkant waren terwijl ze op ijzeren tjalken vrijwel altijd rond of ovaal waren.<sup>85</sup> De vloer was meestal donkerrood geverfd en verder was de roef grotendeels in imitatiehoutkleur geschilderd. Afhankelijk van de smaak van de schipper werd meestal gekozen voor een combinatie van twee of drie kleuren. De keuzemogelijkheden waren vuren-, grenen-, mahonie-, of rozenhoutkleur.<sup>86</sup>

In het vooronder, ook wel de *dirk* of *durk* genoemd, waren nog meer slaappleatsen aanwezig. Hier kon bijvoorbeeld de knecht slapen of de iets oudere kinderen, en er werden zeilen opgeslagen. Vóór 1800 zat er soms zowel in het achteronder als in het vooronder een kachel. De knecht kon dan zijn gezin mee aan boord nemen.<sup>87</sup> In de negentiende eeuw was het vooronder sober ingericht. Het werd

---

<sup>81</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 141.

<sup>82</sup> Originaliteitsreglementen SKS 2015, via [www.skutsjesilen.nl](http://www.skutsjesilen.nl)

<sup>83</sup> Fries Scheepvaartmuseum, Collectie egodocumenten, signatuur S-834: Thijs Sijbranda: By ús folk oan board, 14.

<sup>84</sup> Tjalling Eeltjes Halbertsma, "De Jonge Froukje," *For hûs en hiem* (1890): 97-101.

<sup>85</sup> *Ibidem*, 216; Looimeijer, *Met zeil en treil*, 21-30.

<sup>86</sup> Looimeijer, *Met zeil en treil*, 135.

<sup>87</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 215.

vaak net als de kooien in het achteronder in een rode/roze kleur geschilderd die met ‘appelbloesem’ werd aangeduid.<sup>88</sup>

De leefomstandigheden in de kleine roefjes moeten vrij krap en benauwd geweest zijn. In 1888 werd een onderzoek naar de geneeskundige staat van Leeuwarden gepubliceerd. Het onderzoek was gedaan door Philip Kooperberg, de directeur van het stedelijk ziekenhuis aldaar. Hij bezocht daarvoor een aantal vracht-, beurt-, turf-, en aardappelschepen en was geschokt door de kleine woonruimten. Gezinnen van vijf tot acht personen aten, sliepen, kookten en wasten in een ruimte van zo’n 2m<sup>3</sup>. Frisse lucht kwam door één luik binnen dat bij slecht weer gesloten werd en de lucht werd verder vervuild door de rook uit de kachel, en van stoven en tabak. Veel roefjes waren zelfs nòg kleiner dan 2m<sup>3</sup> en hadden daarnaast aan één zijde een diepe, lage bedstede en aan de andere zijden kastjes, een bank en een stookplaats. Daarmee was de hele ruimte gevuld, op een klein tafeltje na dat na de maaltijd meestal weer werd dichtgeslagen.<sup>89</sup> Stoelen waren dan kennelijk niet altijd aanwezig want daar schreef Kooperberg niet over.

De *Heerenveense Koerier* plaatste op 21 september 1949 een artikel over het laatste eikenhouten Friese tjalkje dat toen op het punt stond gesloopt te worden. Het scheepje was 16 ton en de roef was slechts 1,5m bij 1,5m. De schipper Jochem Poepjes vertelde dat men er met vijf personen op woonde. In de roef stonden onder andere vijf stoelen, een tafeltje en een klein kookkacheltje.<sup>90</sup> In de negentiende eeuw moeten veel schippersgezinnen in een dergelijke krapte geleefd hebben. Het gemiddelde laadvermogen van Friese binnenvaartschepen zat zelfs in 1891 nog op slechts 17 ton.<sup>91</sup> Als gevolg hiervan waren meubels maar klein. Oud-schipper Tjipke Postma schreef daarover in een verhaal over een oud schippersechtpaar dat aan de wal ging wonen: ‘Maar wat zullen ze in dat grote stenen huis beginnen met de platte stoeltjes zonder bekleding, met het kruistafeltje met los blad, de “spiegel” zo groot als een hand, de gordijntjes van een voet lang, het kleine kacheltje op de haard. Al dat spul konden ze er bijna net zo goed in laten zitten, als ze er maar afscheid van konden nemen. Maar dat kunnen ze niet en daarom zullen ze het eerst maar een plekje geven op de plecht... eh nee: op de zolder van het huis.’<sup>92</sup> Postma noemde hier onder andere de platte stoeltjes zonder bekleding. Met name in dekschepen, dus schepen zonder opgebouwde roef, werden de meubels vaak ingekort. Zo schreef schipperskind Tjitte Brouwer (geboren in 1890): “Eigenlijk wàs er geen achteronder, de ouwelui hadden

---

<sup>88</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 195.

<sup>89</sup> Philips L. Kooperberg, *Geneeskundige plaatsbeschrijving van Leeuwarden* (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1888), 61-63.

<sup>90</sup> *Heerenveense Koerier*, 21 september 1949.

<sup>91</sup> Filarski, *Tegen de stroom in*, 140-142.

<sup>92</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben: In ôfskie,” *It Heitelân* 4 (April 1937): 87-88.

toen een dekschip, en dat heeft geen roef. Er waren stukken van de stoelpoten gezaagd omdat je anders niet rechtop kon zitten. De kooien en kooitjes zaten in kasten en wanden en in kribben boven de ouweluis kooi.”<sup>93</sup>

De ruimte in de roef kon per schip verschillen. In het schip waarin Feikje Bakker-Ferwerda (geboren in 1896) opgroeide waren bijvoorbeeld negentien kastjes ingebouwd. Als haar vader bezoek kreeg moesten de kinderen naar hun slaapkooien want anders was nergens meer ruimte.<sup>94</sup> Toen schipper Marten Sijbranda (geboren in 1909) een nieuw schip kocht klaagde zijn moeder dat het schip niet praktisch betimmerd was. Er was niet zoveel kastruimte als in het tjalkje waar zij een kleine twintig jaar in gewoond had.<sup>95</sup>

De houten praam waarop schipper Gerrit van Eyken (geboren in 1884) opgroeide, had een soort ingebouwde secretaire in de roef: “Na de twee- en éénpersoonskooi tegen dat schot kreeg je een kleerkast. Dan volgde de secretaire, een bijna deftige houten schrijftafel met achter de schrijfflap een serie kleine laden. De flap kon omhoog worden afgesloten. Doordat het schip naar het vlak toe verliep, waren de onderste laden veel dieper dan de bovenste. Dat verloop zat ook in de ronde achterbank in de roef, die mede als kist dienst deed en tegen de ronde kont van de praam was getimmerd. De taps lopende inhoud van de kist had natuurlijk weer een aangepast doel: zelfs de jeneverkrûke vond er een zeer passend plaatsje.” Van Eycken beschreef ook het interieur van de oude hektjalk van zijn grootvader: “Maar goed, de hektjalk was er nog in 1884, tachtig jaar oud. Die skute was zo’n plumpe, trage zeiler. Ze mat 72 oude tonnen, wat neer komt op 87 ton. Daar ging je dan: nogal hoog in de kont vanwege de staatsie, maar evenzogoed had je bovendeks geen roef. De woning zat helemaal benedendeks. Dus op geen stukken na stahoogte. En omdat de zaak van hout was moest je fiks breeuwen en pekken, vooral toen de skûte ouder werd.”<sup>96</sup>

Oud-schipper Albert van Akker beschreef de indeling van de slaappleatsen in zijn skûtsje als volgt: ‘De ene kant was een flinke slaappleats, de andere kant was een kleinere slaappleats, ook wel krebbe geheten. De krebbe werd ook wel als opbergplaats gebruikt, net als de bank die tegen de slaappleatsen was aangebouwd. Die kon ook als bergplaats en als zitbank worden gebruikt.’<sup>97</sup> De

---

<sup>93</sup> Hylke Speerstra: *Voorbije vloot: Verhalen en herinneringen van de laatste echte schippers* (Amsterdam: Contact, 2001), 126.

<sup>94</sup> *Ibidem*, 192.

<sup>95</sup> Fries Scheepvaartmuseum, Collectie egodocumenten, signatuur S-815: Marten Sijbranda: Herinneringen van een oud schipper, 22.

<sup>96</sup> Hylke Speerstra, *Speerstra omnibus: De laatste generatie echte schippers* (Haarlem: De Boer Maritiem, 1980), 128

<sup>97</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 70.

paviljoentjalk van J. Dane uit Wemeldinge was weer net even anders ingedeeld: “Er waren in dat tjalkje drie kooien in de kont. Een heel kleintje, daar sliepen de kleinsten van ons in. Vader en moeder in de grootste en dan nog twee in de derde. Dus daar kon je met z’n zessen slapen. In het vooronder hadden wij twee kooien. Eén voor zeilkooi. Daar had je touwwerk liggen, maar als de nood aan de man kwam kon daar ook wel iemand slapen. Want er ging wel eens iemand mee op vakantie. Hoe is het mogelijk hè?”<sup>98</sup>

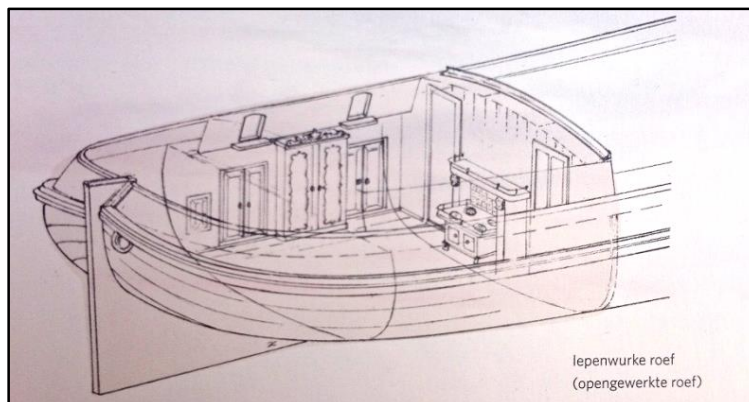
**Afbeelding 1: Opengewerkte zomerroef op scheepsmodel van een hektjalk, 1876. Rechtsboven is een fornuisje te zien, in het midden een kist en een gat voor de schoorsteen uit de roef benedendeks.**

**Aan weerszijden twee banken.**



Model uit collectie Fries Scheepvaartmuseum, objectnummer 2013-013. Foto: Nykle Dijkstra.

**Afbeelding 2: Opengewerkte roef van een skûtsje.**



Bron: Frits Jansen en Klaas Jansma, *Troch de Wyn*, 2012 .

<sup>98</sup> Loomeijer, *Met zeil en treil*, 127.

## Hoofdstuk 3: Het onderzoek naar materiële cultuur

### Boedelinventarissen als bron

De boedelinventaris is de belangrijkste bron voor dit onderzoek. Het is een rijke bron die zeer geschikt is voor kwantitatief onderzoek naar het bezit van een groot aantal maatschappelijke groepen. Net als de meeste bronnen heeft ook deze bron echter beperkingen. Voor een verantwoord gebruik en voor een goed begrip van de boedelinventaris moet de onderzoeker zich daarvan bewust zijn. Zo is het belangrijk om te weten van wie de inventarissen zijn, waarom ze zijn opgemaakt, welke informatie ze bevatten en hoe volledig ze zijn.

De boedelinventaris kent een lange geschiedenis. De eerste boedelinventarissen in ons land werden in de middeleeuwen opgemaakt in opdracht van bisschoppen, kerken en kloosters. Dit had vrijwel altijd te maken met erfkwesties, belastingen, overige rechtsgronden (bijvoorbeeld panding of faillissement), sociale instellingen (bijvoorbeeld een gift, of het bezit van een patiënt) of vrijwillige redenen (bijvoorbeeld rijke verzamelaars die een overzicht van hun collectie wilden).<sup>99</sup> In de meeste gevallen werd een boedelinventaris opgemaakt na een overlijden. Op die manier kon gecontroleerd worden dat het bezit van de minderjarige wezen of halfwezen goed beheerd werd door de voogd(en). In de vroegmoderne tijd was dit gewoonlijk de taak van de weeskamer. In 1656 werd in de Generaliteitslanden een plakkaat uitgegeven dat alle weduwen en weduwnaars met minderjarige kinderen (jonger dan 23 jaar) verplichtte om een boedelinventaris op te maken wanneer zij voor de tweede maal in het huwelijk traden.<sup>100</sup> In de negentiende eeuw vormde vanaf 1811 de *Code Napoleon* de basis voor het Nederlandse recht en vanaf 1838 het *Burgerlijk Wetboek*. De reden om een boedelbeschrijving op te maken bleef in 1838 en ook daarna nagenoeg hetzelfde. Hoewel ook in de negentiende eeuw verschillende redenen bestonden om een boedelbeschrijving op te maken, was overlijden met nalaten van minderjarige kinderen de meest voorkomende. Inventarissen die om die reden werden opgemaakt zijn tevens de meest volledige.<sup>101</sup> De wet die in een dergelijk geval van kracht is stond (en staat nog steeds) omschreven in Artikel 182 van het Burgerlijk Wetboek: “Na het overlijden van een der echtgenooten is de langst levende verplicht, indien er minderjarige kinderen overblijven, binnen den tijd van drie maanden, eene boedelbeschrijving te doen opmaken van de goederen, welke

---

<sup>99</sup> Michel Zeilmaker, *Op zoek naar het historische interieur* (Hilversum: Verloren, 2005), 40.

<sup>100</sup> “Echt-Reglement, Over de Steden, ende ten platten Lande, in de Heerlijckheden, ende Dorpen, staende onder de Generaliteyt. In date den 18 Martij 1656”, in Cornelis Cau, *Groot-Placaetboeck II* (Den Haag, 1664), 2429-2448.

<sup>101</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 41-42.

de gemeenschap uitmaken. Die boedelbeschrijving kan onderhands, doch moet in tegenwoordigheid van den toeziende voogd, worden opgemaakt. Bij gebreke van zodanige boedelbeschrijving, duurt de gemeenschap voort, ten voordele van de minderjarigen, doch nimmer ten hunner nadele.”<sup>102</sup> Als de inventaris niet onderhands werd opgemaakt gebeurde dit door de notaris. Die bewaarde zelf ook altijd een kopie van de akte, en daarom zijn veel boedelinventarissen uit de negentiende eeuw bewaard gebleven.

Qua opbouw zijn de meeste boedelinventarissen op dezelfde manier ingedeeld. Meestal wordt begonnen met de aanhef. In de aanhef worden de naam en standplaats genoemd, de aktedatum, de getuigen, de requirant(en), de erflater, het beroep van de erflater (niet altijd), de woonplaats van de erflater en soms zijn adres en/of sterfdatum, de aanwezigheid van een testament en huwelijkse voorwaarden en eventueel de kinderen die uit het huwelijk zijn geboren. Vervolgens wordt de toeziend voogd genoemd met zijn beroep en benoemingsdatum, dan de overige erfgenamen, dan degene die de voorwerpen aanwijst en tot slot de persoon die het roerend goed op waarde schat. Daarna wordt overgegaan tot de beschrijving en taxatie van het roerend goed. Eerst wordt het roerend goed vermeld, dan het goud en zilver, dan (indien aanwezig) het vee, dan de gewassen en handelswaar. Als dit gedaan is wordt het contant geld beschreven, dan de titels en papieren, dan de obligaties en effecten en daarna de schulden en vorderingen. De boedelinventaris wordt afgesloten met de verklaringen en het besluit.<sup>103</sup>

---

<sup>102</sup> *Het Nederlands Burgerlijk Wetboek*, 1850, p. 68.

<sup>103</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 52-53.

## **Methode van onderzoek**

In de inleiding is al een korte uitleg gegeven over de indeling van de volgende hoofdstukken in objectcategorieën. Per categorie wordt steeds eerst de materiële cultuur van Friese middenstanders vergeleken met die van de bevolking van Oost-Groningen. Vervolgens worden de Friese middenstanders met Friese binnenvaartschippers vergeleken. Voor wat de tweede helft van de negentiende eeuw betreft kan daarbij ook een vergelijking met het inventarisonderzoek naar Groningse schippers van Van Holk gemaakt worden. Op deze manier wordt duidelijk wat eventuele regionale kenmerken zijn, en welke kenmerken specifiek bij de schippersgemeenschap horen. In dit hoofdstuk wordt verder uitgelegd hoe het inventarisonderzoek is opgezet en uitgevoerd en wat de beperkingen zijn van de boedelinventaris als bron voor historisch onderzoek.

De Friese boedelinventarissen die voor dit onderzoek zijn onderzocht zijn geraadpleegd in Tresoar; het provinciaal archief van Fryslân. Ze zijn gevonden via de digitale zoekmachine Allefriezen.nl. Eerst is gezocht naar inventarissen van schippers, daarna naar die van mensen met een vergelijkbaar inkomensniveau die niet in de scheepvaart actief waren. Om bruikbare schippersinventarissen te vinden moest gezocht worden op een combinatie van de zoekwoorden “erflater” en “inventaris” met “schipper”, “schip”, “tjalk”, “schuit” of “vaartuig”. Andere scheepstermen zoals “praam”, “hektjalk”, “beurtschip”, “tjotter”, “boeier”, “snik” en “zeilschip” hebben niets opgeleverd. Het is niet uitgesloten dat er meer Friese schippersinventarissen zijn maar van veel akten zijn de beroepen van de betrokkenen niet gedigitaliseerd. In die gevallen kan verder niet gericht naar schippers gezocht worden. Het vinden van meer inventarissen zou daardoor een zeer tijdrovende klus worden, temeer daar elke inventaris in het archief apart aangevraagd moet worden. Uiteindelijk zijn voor dit onderzoek 22 Friese schippersinventarissen gevonden. Een lijst met geraadpleegde inventarissen is te vinden in Bijlage 1 op pagina 111. Uit bijna elk decennium uit de periode 1811-1920 zijn minstens twee inventarissen gevonden, met uitzondering van 1880-1890 en de periode na 1900. Uit de periode 1820-1830 zijn maar liefst zes inventarissen gevonden. Door te werken met percentages is gepoogd om verschillen die daardoor ontstaan engszins te beperken. Erg representatief zijn de resultaten echter niet. Schuurman heeft onderzoek gedaan naar het gemiddeld aantal boedelbeschrijvingen in de Zaanstreek en kwam uit op ongeveer 40 per jaar.<sup>104</sup> In 1909 was in Friesland 11 procent van de beroepsbevolking werkzaam in de

---

<sup>104</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 43.



handel, en een nog kleiner percentage was schipper in de binnenvaart.<sup>105</sup> Zou ongeveer 5 procent als binnenvaartschipper actief zijn, dan zouden er in totaal dus zo'n 200 schippersinventarissen moeten zijn en dan vormen de 22 gevonden schippersinventarissen een vrij representatief aantal. In totaal waren er echter alleen in 1911 al 2.170 binnenvaartschippers in Friesland dus dan is 22 inventarissen een zeer klein aantal.<sup>106</sup> Het is daarom belangrijk om de resultaten ook met andere bronnen te combineren.

Schuurman heeft voor zijn onderzoek ook schippersinventarissen gebruikt, maar hij heeft de schippers niet als aparte groep onderzocht. Wel heeft hij het consumptiegoederenbezit van de inventarissen vermeld. Daardoor is het mogelijk om de welvaart van de Friese schippers te vergelijken met de schippers uit Schuurmans onderzoek. Vervolgens kan gekeken worden welke andere beroepen een vergelijkbaar consumptiegoederenbezit hadden. De schippersinventarissen die Schuurman heeft onderzocht zijn ongeveer op dezelfde manier verdeeld als de Friese schippersinventarissen. Dertien inventarissen hebben een consumptiewaarde van minder dan 500 gulden met als gemiddelde 215,23 gulden. Zeven inventarissen hebben een consumptiewaarde tussen 500 en 1000 gulden met als gemiddelde 770,27 gulden. Verder is er nog één inventaris met een waarde van 1040,48 gulden. De Friese schippers die voor deze thesis zijn onderzocht, hebben ongeveer dezelfde verdeling. Zestien schippers hebben een consumptiewaarde van minder dan 500 gulden, met als gemiddelde 278,30 gulden. Vijf schippers hebben een waarde tussen 500 en 1000 gulden met als gemiddelde 700,84 gulden. Verder is er nog een schippersinventaris met een waarde van 1810 gulden.<sup>107</sup> De Friese schippers en de schippers die door Schuurman zijn onderzocht, hebben duidelijk een hogere waarde aan consumptiegoederen dan de Groninger schippersinventarissen die Van Holk heeft onderzocht. Van de negentien inventarissen die hij heeft gevonden, ligt de gemiddelde waarde op 118,88 gulden, met als hoogste waarde 252,50.<sup>108</sup>

Voor alle onderzoeken geldt dat de meeste schippers een consumptiegoederenbezit hebben van minder dan 500 gulden. Verder zit een aantal in de categorie 500-1000 gulden en slechts enkelen zitten daar boven. Een vergelijking met andere inventarissen die Schuurman heeft onderzocht toont aan dat de meeste schippers qua consumptiegoederenbezit behoorden tot de middenklasse, net als bijvoorbeeld winkeliers, bakkers en boeren. Om een vergelijking tussen Friese schippers en niet-schippers te kunnen maken is daarom ook gezocht naar inventarissen van Friese middenstanders met

---

<sup>105</sup> Y.B. Kuiper, J.J. Huizinga en L. Jansma, red. *Geschiedenis van Friesland, 1750-1995* (Amsterdam/Meppel: Boom, 1998), 90.

<sup>106</sup> Blom, Bosma en Jansen, *Troch de wyn*, 162.

<sup>107</sup> Zie Tabel 1 in Bijlage 2 voor een tabel met schippersinventarissen en hun waarde aan consumptiegoederenbezit.

<sup>108</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 117.

dergelijke beroepen. Wederom is gezocht op de zoekwoorden “erflater” en “inventaris”, ditmaal in combinatie met “bakker”, “winkelier”, “boer”, “landbouwer”, “gardenier” of “arbeider”. Uiteindelijk bleek het bij deze inventarissen in acht van de twintig gevallen te gaan om een overlijden zonder dat er minderjarige kinderen waren. Aangezien deze inventarissen verder niet leken af te wijken en omdat het inventarisonderzoek zeer tijdrovend was zijn deze wel onderzocht. De 20 boedelinventarissen van mensen met beroepen aan de wal hebben een gemiddelde consumptiewaarde van 389,58 gulden.<sup>109</sup> De goederen voor de beroepsuitoefening zijn niet meegerekend, zoals bij schippers het schip en de scheepsuitrusting ook niet zijn meegerekend. Voor alle boedelinventarissen geldt verder dat in navolging van Schuurman, aandelen, obligaties en vorderingen en schulden niet zijn meegerekend. Contant geld, ook wel *contante penningen* genoemd, zijn apart in de tabellen van Bijlage 2 opgenomen. Voor schippers komt het totale consumptiegoederenbezit daarmee ongeveer 359 gulden hoger uit terwijl dat voor niet-schippers slechts 88 gulden is. Door beperkte ruimte aan boord waren schippers misschien meer geneigd of gedwongen om geld op te sparen.

Bij het onderzoeken van de boedelinventarissen is het welvaartsniveau een factor om rekening mee te houden. Andere factoren die een rol kunnen spelen zijn de leeftijd van de erflater/erflaatster en diens geslacht. De gemiddelde leeftijd van de ouders in de door Schuurman onderzochte bronnen ligt telkens tussen de 42 en 56 jaar. Dat geldt zowel voor de man als voor de vrouw. Verder zijn weinig personen jonger dan dertig jaar, en in de loop van de negentiende eeuw loopt de gemiddelde leeftijd op. Bij de voor deze thesis onderzochte Friese schippers ligt de gemiddelde leeftijd voor mannen op 38 jaar en voor vrouwen op 37 jaar.<sup>110</sup> Bij de boedelinventarissen van mensen uit niet-varende beroepen was een aantal keer sprake van een erflater die geen vrouw en kinderen had, of een erflater van wie de echtgenoot/echtgenote al eerder was overleden. Als we die inventarissen niet meerekenen ligt de gemiddelde leeftijd voor mannen op 49 jaar en voor vrouwen op 45 jaar.<sup>111</sup> De resultaten van deze groep passen in dat opzicht beter bij die van Schuurman. De Friese schippers lijken relatief jong te zijn overleden, maar aangezien slechts enkele inventarissen zijn onderzocht moeten we voorzichtig zijn met deze conclusie.

Schuurman constateert geen grote verschillen tussen het aantal keren dat een vrouw of dat een man als erflater wordt genoemd.<sup>112</sup> Bij de voor deze thesis onderzochte Friese inventarissen zijn wel verschillen aangetroffen. Zo lijkt bij de schippers gemiddeld iets vaker de man erflater te zijn (16

---

<sup>109</sup> Zie Tabel 2 in Bijlage 2 voor een tabel met inventarissen en waarde aan consumptiegoederenbezit.

<sup>110</sup> Zie Tabel 1 in Bijlage 2 voor een tabel de leeftijden van de ouders uit de schippersinventarissen.

<sup>111</sup> Zie Tabel 2 in Bijlage 2 voor een tabel de leeftijden van de ouders uit de overige inventarissen.

<sup>112</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 50-51.

mannen tegenover 6 vrouwen) terwijl dat bij niet-varende beroepen iets vaker vrouwen (8, tegenover 5 mannen) zijn.<sup>113</sup> Het is moeilijk na te gaan hoe representatief deze gegevens zijn, maar mogelijk verkocht een schippersvrouw vaker het schip als de man overleed terwijl een winkelierster of bakkersvrouw vaker binnen dat beroep werkzaam bleef of in ieder geval in hetzelfde pand bleef wonen. Voor het onderzoek is dat echter geen probleem omdat de inventarissen de gemeenschappelijke boedel vermelden.

Voor dit onderzoek is niet gekeken naar het aantal objecten dat een persoon had en de waarde daarvan. Er is voor gekozen om de inventarissen slechts naar de totale waarde van het consumptiegoederenbezit in te delen. Vaak worden grotere groepen verschillende voorwerpen samen genoemd en getaxeerd, waardoor onderzoek naar waarde en aantal niet goed te doen is. In de loop van de negentiende eeuw neemt dit verschijnsel sterk toe. Daardoor is het bijvoorbeeld niet mogelijk om aan de hand van boedelinventarissen iets over kledingstukken in de periode na 1860 te zeggen omdat dat in die periode slechts als 'lijfdracht van de man/vrouw' of met vergelijkbare termen wordt omschreven. Ook met de periodisering moeten we voorzichtig zijn. Een voorwerp dat in een boedelinventaris wordt genoemd kan enkele decennia eerder al zijn aangeschaft. En sommige voorwerpen zijn mogelijk reeds door eerdere generaties aangeschaft en daarna doorgegeven. Schuurman deelt zijn onderzoek daarom in drie periodes van dertig jaar in, en ook bij het geringe aantal inventarissen dat voor deze thesis is onderzocht, kan enig onderzoek naar tijdsperiodes toch nuttige resultaten opleveren. De Friese inventarissen zijn daarom in twee periodes ingedeeld: de periode 1811-1850 en de periode 1850-1900-plus één inventaris uit 1903.

Voor de tabellen geldt dat een streepje "-" betekent dat het voorwerp in de inventarissen niet voorkwam. Een kruisje "X" betekent dat het object niet als zodanig door Schuurman is onderzocht. Als er "*Xobject*" staat betekent het dat diverse benamingen voor hetzelfde type object bij elkaar zijn opgeteld.

---

<sup>113</sup> Zie Bijlage 2 voor tabellen met het geslacht van de erflaters.

## Hoofdstuk 4: Inventarisonderzoek

### Verwarming

#### Verwarming in Friesland

In de vroegmoderne tijd was de open haard de voornaamste warmtebron. Deze werd tevens als kookplaats gebruikt. Kachels leverden meer warmte op voor dezelfde hoeveelheid brandstof, maar in de vroegmoderne tijd kwamen ze minder voor dan vuurhaarden. Een onderzoek naar boedelinventarissen in Krimpenerwaard in de achttiende eeuw wees uit dat de kachel daar destijds zelfs nog maar zelden voorkwam. Mogelijke redenen hiervoor zouden kunnen zijn dat men de open haard gezelliger vond en dat de turf eerst nog goedkoper was zodat kostenbesparing nog niet zo'n sterke rol speelde.<sup>114</sup> De open haard was dus gangbaarder, maar deze wordt in de boedelinventarissen niet altijd genoemd. De aanwezigheid wordt meestal duidelijk uit een groot aantal voorwerpen dat met de open haard geassocieerd kan worden. Zo stond in de open haard vaak een haardplaat of –ijzer. Deze beschermde de achterwand tegen de hitte van het vuur en straalde warmte uit richting de kamer. Er waren zowel staande als liggende haardplaten en ze waren vaak versierd. Boven het vuur hing vaak een ketting of een stuk getand metaal, ook wel haal, heugel, hangijzer of zaag genoemd. Daar kon de kookpot of vuurpot aan gehangen worden op verstelbare hoogte. Als alternatief kon men een treeft of rooster op het vuur zetten zodat de kookpot daar op geplaatst kon worden. Andere belangrijke voorwerpen waren de vuurtang, de pook, de blaasbalg, de asschep, de doofpot en het haardscherm.<sup>115</sup> Als enkele van deze voorwerpen in een inventaris aanwezig waren duidde dat waarschijnlijk op de aanwezigheid van een open haard en is de inventaris onder *Xhaardvuur* in de telling opgenomen. In de negentiende eeuw, ongeveer vanaf 1830, is sprake van een snelle opmars van de kachel, en in mindere mate het fornuis, ten opzichte van de open haard.<sup>116</sup> In de achttiende eeuw was verder het gebruik van kleine verwarmingsobjecten toegenomen. Zo was de beddenpan populair, en later ook de tinnen waterfles. Beide voorwerpen werden onder de dekens bij het voeteneinde gelegd. Voor het warmhouden van koffie en thee gebruikte men een komfoor. Daarnaast was er nog de tabakskomfoor, die gebruikt werd om het vuur smeulende te houden waarmee de tabak in een pijp werd aangestoken. Overdag werd vaak een stoof gebruikt om de voeten warm te houden. Het was een houten voetenbankje met enkele

---

<sup>114</sup> Johan A. Kamermans, *Materiële cultuur in Krimpenerwaard in de zeventiende en achttiende eeuw: Ontwikkeling en diversiteit* (Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1999), 85-87.

<sup>115</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 73.

<sup>116</sup> Zeilmaker, *Op zoek naar het historische interieur*, 30.

gaatjes aan de bovenkant waarin een aarden test stond met een paar hete kooltjes. Zeker bij het ontbreken van een vloerkleed was de stoof geen overbodige luxe op een koude stenen vloer.<sup>117</sup>

Tabel 1: De aanwezigheid van verwarmingsbronnen en warmhouders bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	Percentage O- Groningen 1830	Percentage O- Groningen 1890
XHaardvuur	80	60	70	100	14
XKachel	-	80	40	18	95
Fornuis	-	-	-	-	-
Kookkachel	-	-	-	-	64
Komfoor	50	60	55	59	73
Stoof	80	90	85	73	82
Theestoof	50	60	55	55	55
Petroleumstel	-	-	-	-	5
XHoutvoorwerp	10	20	15	-	-
XTurfvoorwerp	70	50	60	68	82

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 72-74.

Deze percentages komen redelijk overeen met de cijfers van Schuurman voor wat betreft Oost-Brabant en Oost-Groningen. Het grote aantal kachels in de tweede helft van de negentiende eeuw is ook in de Friese boedelinventarissen duidelijk waarneembaar. In Friesland lijkt na 1850 vaker een open haard te zijn, maar vier van de vijf vermeldingen komen uit inventarissen van voor 1870 en in die periode komt de haard ook in Oost-Brabant en de Zaanstreek nog in 63-73 procent van de inventarissen voor.<sup>118</sup> Het fornuis en de kookkachel treffen we in geen van de Friese inventarissen aan. Schuurman komt het fornuis in Groningen evenmin tegen, maar wel rond 1890 in Brabant (14 procent) en in de Zaanstreek (55 procent). De kookkachel lijkt alleen in Groningen redelijk vaak aangeschaft te zijn (64 procent rond 1890), al is het zeer waarschijnlijk dat met het woord 'kachel' in meerdere gevallen in werkelijkheid een

<sup>117</sup> Kamermans, *Materiële cultuur in Krimpenerwaard*, 87-89.

<sup>118</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 147004, aktenummer 463, d.d. 27 juni 1816; inventarisnummer 100005, aktenummer 36, d.d. 30 maart 1827; inventarisnummer 44011, aktenummer 10, d.d. 6 februari 1829; inventarisnummer 44016, aktenummer 4, d.d. 28 januari 1838; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 72.

kookkachel bedoeld werd. Immers, als er geen open haard was werd vaak op de kachel gekookt. De theestof lijkt in Friesland vaker te zijn voorgekomen dan het komfoor en de stoof. In Groningen is die verdeling hetzelfde en ook in de Zaanstreek zijn de percentages vrij gelijk. Opvallend is dat het petroleumstel in geen van de Friese inventarissen voorkomt. De opkomst van deze warmtebron dateert van 1859 en in de Zaanstreek kwam het petroleumstel in 1890 al in 73 procent van de gevallen voor. Friesland lijkt in die zin meer op Groningen (5 procent) en Brabant (0 procent).<sup>119</sup> Over brandstoffen is aan de hand van boedelinventarissen weinig te zeggen. Turf wordt slechts in vijf boedelinventarissen genoemd en brandhout in drie.<sup>120</sup> Kolen en petroleum komen we in het geheel niet tegen. Voor turf zijn wel veel indirecte aanwijzingen, zoals turfkorven, turfmanden en turfbakken. Als we alle vermeldingen van turf optellen, dan komen we op twaalf vermeldingen uit een totaal van 20 inventarissen. Het vuur werd lange tijd met zwavelstokjes aangestoken, totdat die rond 1860 door de lucifer werden verdrongen. Mede vanwege de geringe waarde komen beide voorwerpen in de onderzochte Friese boedelinventarissen niet voor. Er is alleen één verwijzing naar zwavelstokjes uit 1857 in de vorm van een zwavelstokbakje.<sup>121</sup> Ook Schuurman is weinig aanwijzingen voor lucifers of zwavelstokjes tegengekomen, al zijn er rond 1890 geen verwijzingen meer naar zwavelstokjes terwijl er nog wel een paar verwijzingen naar lucifers zijn.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 71-74.

<sup>120</sup> Turf: Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 44016, aktenummer 4, d.d. 28 januari 1838; inventarisnummer 24041, aktenummer 163, d.d. 14 december 1849; inventarisnummer 37033, aktenummer 354, d.d. 2 december 1851; inventarisnummer 147032, aktenummer 4, d.d. 21 januari 1857; inventarisnummer 147045, aktenummer 5, d.d. 9 februari 1870. Hout: Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 24041, aktenummer 163, d.d. 14 december 1849; inventarisnummer 37033, aktenummer 354, d.d. 2 december 1851; inventarisnummer 9056, aktenummer 53 d.d. 21 november 1867.

<sup>121</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 147032, aktenummer 4, d.d. 21 januari 1857.

<sup>122</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 75.

## Verwarming in de binnenvaart

Bij de schippersinventarissen is een nog radicalere omslag te constateren van haardvuur naar kachel. In 1851 komen we de laatste vermelding van een haardvuur tegen. Alle latere inventarissen vermelden een kachel, met uitzondering van een inventaris uit 1860 en één uit 1873.<sup>123</sup> Deze twee vermelden echter in het geheel geen verwarmings- of verlichtingsbronnen en zijn dus mogelijk onvolledig. Wat opvalt is dat bij de schippers na 1850 het aantal theestoven afneemt, terwijl het dan bij niet-schippers juist toeneemt. De theestoof was een relatief groot object, en met een kachel kon men de theeketel ook warm houden. Daarom werd de theestoof op schepen misschien niet zo snel meer aangeschaft als er al een kachel aan boord was. Daarnaast werd koffie en thee vaak in dezelfde ketel gezet.<sup>124</sup> Van Holk is de stoof overigens in 50-74 procent van de scheepsinventarissen uit de periode 1870-1890 tegen gekomen (zie Bijlage 3, pagina 114). Dat is een iets hoger percentage, maar nog altijd lager dan het percentage van de Friese inventarissen na 1850 (90 procent) en de Groningse inventarissen in 1890 (82 procent).<sup>125</sup>

Tabel 2: De aanwezigheid van verwarmingsbronnen en warmhouders in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 1. Percentages.

	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Haardvuur	58	10	36	80	60
Kachel	-	70	32	-	80
Fornuis	-	-	-	-	-
Kookkachel	-	20	9	-	-
Komfoor	25	30	27	50	60
Stoof	42	30	36	80	90
Theestoof	33	20	27	50	60
Petroleumstel	-	10	5	80	-
XHoutvoorwerp	-	-	-	10	20
XTurfvoorwerp	8	40	23	70	50

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>123</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 46056, aktenummer 51, d.d. 12 maart 1860; Inventarisnummer 104060, aktenummer 469, d.d. 7 mei 1873.

<sup>124</sup> Loomeijer, *Met zeil en treil*, 61.

<sup>125</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 73.

## Verwarming aan boord volgens andere bronnen / ooggetuigenverslagen

Uit de boedelinventarissen is gebleken dat veel schippers rond 1850 afstand deden van de vuurpot en een kachel aanschafte. De oude hektjalk van de grootvader van Gerrit van Eycken had echter zelfs rond 1890 nog een vuurpot aan boord: "In bepaald opzicht was de vuurpot van de Oude Gerrit het origineelste stuk gerei aan boord, want een vuurpot in 't schip geeft de schipper zogezeid een apart cachet. Ik bedoel, je gaat een pietsie ruiken naar rook van turf en hout, je wordt in zekere zin zélf een beetje gerookt. En dat dringt tot diep in je lijf. Tot aan je lever. Nou is gerookt zijn duurzaam, dat wel."<sup>126</sup> 's Zomers liep men waarschijnlijk niet het risico om gerookt te worden, want dan werd vaak op het land gekookt. De grotere schepen hadden daarvoor soms een soort losse kombuis met schoorsteen op het dek staan waar een klein fornuis in paste. Zo'n kombuis had een schuine klep die gesloten kon worden terwijl de pannen op het vuur stonden. Zo kon ook met wind en regen buiten gekookt worden.<sup>127</sup> Het koken aan de wal wordt onder andere beschreven in het verhaal van Halbertsma over een schippersgezin rond 1820, en in de twintigste eeuw werd het nog steeds gedaan. Daarover schreef bijvoorbeeld schipperskind Pieter Brouwer (geboren in 1904). Bij hem aan boord hadden ze 's zomers eens een petroleumstel in de kachel laten staan. Dat was in de brand geraakt, want 's zomers hadden ze de kachel nooit aan; dan werd op petroleumstellen gekookt. Toen men voorzichtig het kacheldeurtje opende kwam daar een steekvlam uit. Alle gordijnen waren verbrand, dus Pieters moeder moest nieuwe maken. Maar in het schip was dat niet zoveel werk: maar drieënhalve el aan gordijnen.<sup>128</sup>

's Winters had men de kachel veel aan zodat het in de roef redelijk warm was, maar de slaapkooien konden erg koud zijn. Schipper Douwe Visser (geboren in 1902): "Ik zie ons nog samen in het roefje zitten. Het kacheldeurtje konden we nog warm krijgen met een goedkope zak turf. Maar de kooi, die was zo koud als een ijskast. Vriezen dat het kraakte en in de kooi kwamen lange ijspegels te hangen."<sup>129</sup> In de durk voorin het schip was het zo mogelijk nog kouder, want het was verder van de roef. Schipperskind Hijke Wiersma kreeg 's winters van zijn moeder weleens een warme steen of een strijkijzer mee naar zijn slaapplek in de durk. Er was ook een plaatstoof aan boord: een grote stoof met een ijzeren plaat erop waaronder een test kon staan met een kooltje vuur.<sup>130</sup>

---

<sup>126</sup> Speerstra, *Speerstra omnibus*, 119.

<sup>127</sup> Liuwe Bouma en Theo Hoogmoed, "Koken aan dek op bedrijfsvaartuigen," *Bokkepoet*, no. 156 (september 2002): 4-5.

<sup>128</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 66.

<sup>129</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 51.

<sup>130</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 78.



## Verlichting

### Verlichting in Friesland

In de vroegmoderne tijd waren kaarsen en olie- en vetlampjes naast het haardvuur de voornaamste lichtbronnen. Kaarsen werden vaak in een kandelaar gezet of in een blaker. Een blaker is een soort kandelaar, meestal voorzien van een klein handvat en een bakje om kaarsvet in op te vangen. Kaarsen werden vaak gedoofd met een domper of met een snuiter. De domper was een metalen kapje dat over de kaars werd gedaan. De snuiter was een schaar met een bakje waarmee tegelijkertijd de kaars werd gedoofd en het bovenste stuk van de lont werd afgeknipt. Olielampjes werden vooral in de achttiende eeuw erg populair. Bekende typen waren de snotneus, de Argandse lamp, de pomplamp, de carcellamp en de modérateur- of regulatorlamp. De snotneus was een smalle tuitlamp met een voortdurend druipende pit (vandaar de naam) waarvan de overtollige olie werd opgevangen in een bakje. De Argandse lamp werd in 1783 ontwikkeld en betekende een grote vooruitgang op het gebied van lichtsterkte en zuiverheid van verbranding. Bij de pomplamp, de carcellamp en de modérateurlamp werden in de negentiende eeuw ontwikkeld. Bij deze lampen kon de olie naar de brander worden geperst zodat het reservoir onder in de lamp kon blijven. De petroleum- of kerosinelamp werd in 1859 geïntroduceerd waarmee men een alternatief kreeg voor dierlijke oliën.<sup>131</sup>

---

<sup>131</sup> Meindert L. Stokroos, *Verwarmen en verlichten in de negentiende eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 2001), 64-71.

Tabel 3: De aanwezigheid van verlichtingsvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
XVerlichting	60	80	70	91	100
Kandelaar	60	-	30	64	5
XLamp	20	70	45	82	100
Lantaarn	30	20	25	68	18
Oliesnip	20	-	10	X	X
Snuiter	20	-	10	X	X
Hanglamp	10	-	5	-	59
Pomplamp	-	10	5	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 77.

De boedelinventarissen zijn weinig specifiek voor wat verlichting betreft. In 70 procent van de inventarissen werd een vorm van verlichting aangetroffen. Petroleumlampen en gaslampen komen we niet als zodanig tegen. In de meeste gevallen wordt verlichting slechts met 'lamp' omschreven en dat geldt met name voor de tweede helft van de negentiende eeuw. De enige voorzichtige conclusie die we uit bovenstaande cijfers kunnen afleiden, is dat het gebruik van kaarsen/kandelaren enigszins afneemt, terwijl dat van 'lampen' (waaronder olielampen) toeneemt. Schuurman komt tot dezelfde conclusie, met eveneens een kleine afname in het aantal lantaarns. Het enige verschil is dat hij in de periode vóór 1850 ook al een aanzienlijk aantal lampen aantreft, zodat niet met zekerheid gezegd kan worden dat de lamp de kaars heeft verdrongen.<sup>132</sup>

<sup>132</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 75-77.

## Verlichting in de binnenvaart

Wat de verlichting betreft zijn er kleine verschillen tussen schippers en niet-schippers. Bij niet-schippers zijn lamp, lantaarn en kandelaar de populairste voorwerpen. Bij schippers zijn dat lamp, lantaarn en blaker. Uit archeologische vondsten van scheepswrakken blijkt dat snotneuzen zeer populair geweest zijn tot aan het laatste kwart van de negentiende eeuw, en vanaf die tijd komt ook de petroleumlamp regelmatig voor. Daarnaast zijn er kandelaren aangetroffen, maar het is onbekend hoe algemeen deze aanwezig waren.<sup>133</sup> Opvallend is verder het aantal lanternen in vergelijking met de inventarissen van niet-schippers. Zowel in Friesland als in de door Schuurman onderzochte regio's neemt dat aantal af, terwijl bij de Friese schippers juist een toename is.

Tabel 4: De aanwezigheid van verlichtingsvoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 3. Percentages.

	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
XVerlichting	33	60	47	60	80
Kandelaar	-	10	5	60	-
Lamp	17	40	27	20	60
Lantaarn	-	40	18	30	20
Oliekan (geen snip)	17	10	14	-	-
Snuiter	-	-	-	20	-
blaker	25	10	18	-	-
Hanglamp	-	-	-	10	-
Pomplamp	-	-	-	-	10

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

---

<sup>133</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 154.

## Verlichting in de binnenvaart volgens andere bronnen/ooggetuigenverslagen

Verlichting wordt niet zo vaak in de schippersverhalen genoemd. Als het genoemd wordt gaat het meestal om een petroleumlamp. Een enkele keer wordt iets anders genoemd, zoals in het verhaal van Jetse Bonnes Kleinhuis (geboren in 1844) die met vriend Roel iets teveel drank had genuttigd in de roef. Hij kreeg ruzie en wilde Roel uit het schip zetten, maar die wilde dat niet. Daarop zette hij de *Belgische brander* heel hoog, zodat Roel uiteindelijk zwart van de rook de roef verliet. De hele roef was zwartgeblakerd.<sup>134</sup> Schipperskind Anna Boonstra (geboren in 1917) was op een bepaald moment oud genoeg om in de durk voorin het schip te slapen. Daar mocht ze met een looplampje naartoe. Ze gebruikte de looplamp ook als schrijflampje. Daardoor raakte het blik petroleum snel leeg en daarom mocht Anna van haar moeder niet meer 's avonds schrijven. Ze bleef dat echter wel doen en haalde stiekem zelf petroleum bij de petroleumman.<sup>135</sup> Schipperskind Hijle Wiersma sliep met een broer en drie zussen in de durk. Ze hadden daar een kaars of een olielampje als verlichting.<sup>136</sup>

---

<sup>134</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 157.

<sup>135</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 80.

<sup>136</sup> *Ibidem*, 78.

## Zit- werk- en bergmeubelen

### Zit- werk- en bergmeubelen in Friesland

Tabel 5: De aanwezigheid van zitmeubelen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Meubel	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Stoel/kruk	80	100	90	100	100
Bank	10	20	15	50	27
Tafel	90	100	95	100	100
Vuurtafel	10	20	15	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 78-79.

Tafels en stoelen behoorden duidelijk tot de standaardinventaris van het gemiddelde Friese huishouden, en dat zal ook voor de rest van Nederland hebben gegolden. Schuurmans onderzoek bevestigt dat in ieder geval voor drie andere regio's. Wat in vergelijking met zijn onderzoek opvalt is dat in Friesland minder verschillende varianten van meubelen worden genoemd. Schuurman is in elke regio bijvoorbeeld fauteuils, rustbanken, canapés, uittrektafels en klaptafels tegengekomen.<sup>137</sup> Met uitzondering van één uittrektafel in 1820, enkele latafels en enkele vuurtafels gaan de beschrijvingen in de Friese inventarissen niet verder dan een vermelding van de vorm (rond, langgerekt, vierkant).<sup>138</sup> Verschillende soorten stoelen en banken komen we evenmin tegen. Een oorzaak zou kunnen zijn dat Schuurman een veel groter aantal inventarissen heeft onderzocht, waaronder ook enkele van meer vermogende personen. De canapé was bijvoorbeeld een luxere stoel. Daarnaast waren sommige voorwerpen vooral in een bepaalde regio populair, zoals de spiegeltafel in Groningen en de uittrektafel in Groningen en de Zaanstreek.<sup>139</sup>

<sup>137</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 78-79.

<sup>138</sup> Voor de uithaaltafel, zie: Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 118006, aktenummer 516, d.d. 5 oktober 1820.

<sup>139</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 78-79.

Tabel 6: De aanwezigheid van tafels en bergmeubelen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Meubel	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Kast	40	70	55	73	68
Buffet	10	10	10	32	14
Latafel	10	20	15	9	5
Kabinet	50	40	45	96	55
Kleerkast	-	20	10	-	5
Spyntje	40	30	35	X	X
Kist	60	40	50	X	X
Theekast	20	20	20	X	X
textielmeubel	60	80	70	100	100

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 80.

Schuurman bespreekt vooral de textielmeubelen. Daaronder verstaat hij de chiffonnière (hoge ladekast), de commode, de latafel, de kleerkast, het kabinet en de linnenkast. Het kabinet wordt in ongeveer de helft van de gevallen genoemd. Dat geldt bij Schuurmans onderzoek ook voor Brabant en de Zaanstreek, echter in Groningen ligt het percentage kabinetten in 1830 wel op 96 procent; in 1890 is dat aantal tot 55 procent gedaald, terwijl dan zowel in Groningen als in de Zaanstreek in meer dan 70 procent van de inventarissen een linnenkast vermeld wordt. Dat is een opvallend verschil met de Friese inventarissen, waarin niet één keer een linnenkast als zodanig genoemd wordt. De commode en de chiffonnière komen we daar evenmin tegen. In die zin komt Friesland het sterkst overeen met Oost-Brabant, waar minder vaak specifieke textielbewaar-meubelen worden vermeld dan in de andere twee regio's.<sup>140</sup>

<sup>140</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 79-81.

Tabel 7: Het voorkomen van verschillende houtsoorten bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
XHout	90	40	65	100	68
Eikenhout	70	20	45	82	27
Mahoniehout	10	-	5	23	45
Vurenhout	30	20	25	41	-
Iepenhout	10	-	5	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 83.

Qua houtsoorten past Friesland juist wel weer beter bij Groningen. Materiaalsoorten worden in de loop van de tijd steeds minder genoemd dus betrouwbare uitspraken over de periode na 1850 zijn voor wat de Friese inventarissen betreft niet te doen. In de periode 1811-1850 lijkt vurenhout in Groningen en Friesland redelijk populair geweest te zijn, terwijl Schuurman het in Brabant en de Zaanstreek niet tegengekomen is. Ook de populariteit van eikenhout is het best met Groningen vergelijkbaar. In de Zaanstreek is in 1830 en 1860 gladhout zeer populair (respectievelijk 77 procent en 73 procent) en ook mahoniehout komt daar vrij veel voor. Mahoniehout wint in de loop van de negentiende eeuw in Groningen terrein ten koste van eikenhout.<sup>141</sup> Deze verschuiving is in Friesland in de onderzochte inventarissen niet waarneembaar.

---

<sup>141</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 82-83.

## Zit- werk- en bergmeubelen in de binnenvaart

Tabel 8: De aanwezigheid van zitmeubelen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 5. Percentages.

Meubel	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Stoel/kruk	42	60	50	80	100
Bank	-	-	-	10	20
Tafel	17	40	27	90	100
Vuurtafel	-	-	-	10	20

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

Opvallend is het gebrek aan meubilair op schepen, met name in de eerste helft van de negentiende eeuw. Voor die periode is slechts in twee inventarissen een tafel aangetroffen. Het kan zijn dat dit meubilair soms tot de scheepsinventaris is gerekend (dus bij de tuigage en dergelijke) en dat het daardoor in deze schippersinventarissen minder vaak genoemd wordt, maar zeker is dat deze voorwerpen op schepen minder algemeen voorkwamen dan op het land. Blijkens het onderzoek naar archeologische vondsten van Van Holk kwamen deze meubelstukken vóór 1810 nauwelijks voor op schepen.<sup>142</sup> In de loop van de negentiende eeuw maken die voorwerpen een opmars. Van Holk is in twintig scheepsinventarissen uit 1810 in 50-74 procent van de inventarissen een tafel tegengekomen en in 25-49 procent een stoel. In de periode 1870-1890 zijn die percentages respectievelijk 75-100 procent en 50-74 procent (zie Bijlage 3 op pagina 114). In Friesland is ook sprake van een toename, al lijken de Friese schippers iets achter te lopen bij Groningen. Vorm en materiaal worden in de Friese inventarissen niet genoemd. Dat er geen stoelen aanwezig waren betekent overigens niet dat men nergens op kon zitten. In de meeste roefjes was een bank ingebouwd. Ook latere skûtsjes hadden meestal nog een bank tegen de achterzijde, die tevens als opslagplaats dienst deed.<sup>143</sup> Enigszins opvallend is dat in de Friese schippersinventarissen vaker stoelen dan tafels voor komen. Door de ingebouwde banken zou men dat eerder andersom verwachten. Misschien waren sommige schepen van een ingebouwde (klap-)tafel voorzien en kocht men er dan losse stoelen of krukjes bij.

Opbergmeubels komen in de scheepsinventarissen nauwelijks voor. Dat is ook niet zo verwonderlijk: kasten waren onderdeel van het schip. De meeste skûtsjes en tjalken hadden aan beide

<sup>142</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 113.

<sup>143</sup> Originaliteitsreglementen SKS 2015, via [www.skutsjesilen.nl](http://www.skutsjesilen.nl), 80.



zijwanden een groot kabinet (ook wel *kammenet* genoemd) die als linnenkast werd gebruikt. Aan weerszijden van het kabinet zat een kleiner kastje, ook wel *spyn* genaamd. Daarin werden vooral snuisterijen en etensgerei opgeslagen. Een hektjalk uit het midden van de negentiende eeuw had een andere indeling: twee sierkasten in de voorste wand, twee bedsteden aan de zijkant en achterin aan stuurboordzijde zat nog een hoekkast en een bergruimte.<sup>144</sup>

Tabel 9: De aanwezigheid van tafels en bergmeubelen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 6. Percentages.

Meubel	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Kast	-	10	5	40	70
Buffet	8	-	5	10	10
Latafel	-	-	-	10	20
Kabinet	8	-	5	50	40
Kleerkast	-	-	-	-	20
Spyntje	-	-	-	40	30
Kist	8	10	9	60	40
Theekast	8	-	5	20	20
xtextielmeubel	-	-	-	60	80

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>144</sup> W.B. Waldus, *De Jonge Jacob: De lichter en het onderzoek van een hektjalk* (Amersfoort: ADC Maritiem, 2009), 74.

## Zit- werk- en bergmeubelen in de binnenvaart volgens andere bronnen en ooggetuigenverslagen

Zoals gezegd was al het meubilair aan boord klein, of in het geheel niet aanwezig. Als er een tafel in de roef stond ging het vaak om een klaptafeltje. Zo wordt in het verhaal over de *Jonge Froukje* verteld dat men na het eten de boel opruimde en dan de tafel *zoals men dat met schipperstafeltjes kan doen*, in elkaar klapte.<sup>145</sup> De stoeltjes waren eveneens behendig, en volgens de inventarissen hadden sommige schepen slechts krukjes aan boord. Daarover schreef Arend Zijlstra (geboren in 1886): “Vader had van die hele kleine krukjes op de kop getikt en er waren van de tafelpoten flinke stukken afgezaagd. Evengoed zat de hele familie nog met de kop scheef. Sommigen hielden hun hoofd tenslotte altijd maar scheef; zo kun je tenslotte aan alles wennen. Zo was het nu eenmaal op die tjalkjes van 20, 30 ton.”<sup>146</sup> Ook een wieg zal op een schip minder vaak zijn voorgekomen dan bij gezinnen die op het vasteland woonden. Oud-schipper Tjipke Postma schreef daarover: “Een oud-schipper die eens ergens een toespraak moest houden begon met te zeggen dat hij eigenlijk niet voor spreker in de wieg gelegd was. Het kwam er eigenlijk op neer dat hij helemaal niet in een wieg had gelegen omdat er voor zo’n groot object geen plaats was in de kleine woning. En zo zal het bijna alle schippers wel zijn vergaan, met uitzondering van de salons van grote rijnschepen en dergelijke.”<sup>147</sup> Uit de boedelinventarissen blijkt echter dat ook sommige kleinere binnenvaartschepen wel degelijk een wieg aan boord hadden, en ook in het verhaal over een schippersgezin rond 1820 wordt een kind in het schip in de wieg gelegd.<sup>148</sup>

Sommige schippers waren creatief. Zo gebruikte Trijntje, de vrouw van schipper Ale Pietersma (geboren in 1898), de tros als looprek/box voor haar kind. Ze voedde het kind terwijl ze de fokkenschoot bediende, zelfs als er gelaveerd werd. Als het schip door de wind ging liet ze de schoot een paar tellen los, gaf het dochttertje een hapje eten en sjarde de schoot aan de andere kant weer aan.<sup>149</sup> In noodgevallen schafte men soms grotere meubelstukken aan. De vader van Thijs Sijbranda kreeg op een bepaald moment een kwaal. Hij had daardoor veel rust nodig. Om die reden kwam in de roef een grote rieten stoel te staan. In de leuning van de stoel zat een rond gat voor de kwispedoor.<sup>150</sup>

---

<sup>145</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 25.

<sup>146</sup> Hylke Speerstra, *Kop in de wind: schippersverhalen*, tweede druk (Bussum: De Boer Maritiem, 1977), 12.

<sup>147</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben,” *It Heitelân* 4 (Herfst 1935): 223.

<sup>148</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 26.

<sup>149</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 56.

<sup>150</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 7.

## Slaapmeubilair en –toebehoren

### Slaapmeubilair en –toebehoren in Friesland

Tabel 10: De aanwezigheid van slaapmeubilair en beddengoed bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830
Bed	100	100	100	72
Peluw	100	60	80	77
Bedkussen	90	70	80	82
Deken	80	60	70	41
Toebehoren	10	50	30	68
Laken	90	70	80	100
Sloop	90	30	60	X
Toppenlaken*	20	10	15	X
Beddengoed	10	-	5	X
Bedgordijn	40	20	30	36

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 84-87.

\*Wat toppenlakens precies zijn heb ik niet kunnen achterhalen. Mogelijk een soort spreij?

Betrouwbare uitspraken over het slaapmeubilair zijn moeilijk te doen. De detaillering is niet erg groot, en neemt in de loop van de negentiende eeuw verder af. Een bed is in elke inventaris aanwezig, al wordt in de meeste gevallen met het woord 'bed' een matras of slaapzak bedoeld. Men sliep gewoonlijk in een bedstede of een ledikant. Die worden echter nergens genoemd. In het geval van de bedstede komt dat waarschijnlijk omdat die tot het onroerend goed behoorde. Dat kan betekenen dat de personen uit de onderzochte inventarissen allemaal in een bedstede sliepen. Aangezien de volledigheid van de inventarissen op het gebied beddengoed te wensen over laat in de tweede helft van de negentiende eeuw, heeft Schuurman alleen percentages voor 1830 gegeven. Als we die vergelijken met bovenstaande cijfers zijn de belangrijkste verschillen dat in Groningen veel dekbedden en beddenkleden voorkomen en minder dekens. Tussen Friesland, Brabant en de Zaanstreek zijn geen opmerkelijke verschillen.<sup>151</sup>

<sup>151</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 83-86.

## Slaapmeubilair en –toebehoren in de binnenvaart

Tabel 11: De aanwezigheid van slaapmeubilair en beddengoed in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 10. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Bed	67	100	81	100	100
Peluw	83	30	59	100	60
Bedkussen	92	50	73	90	70
Deken	92	50	73	80	60
Toebehoren	-	40	18	10	50
Laken	92	20	59	90	70
Sloop	83	20	55	90	30
Toppenlaken	-	-	-	20	10
Beddengoed	-	-	-	10	-
Bedgordijn	-	-	-	40	20

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

Er was slechts één schippersinventaris waarin geen enkel voorwerp in deze categorie werd genoemd. In die inventaris werd wel een bedzak genoemd.<sup>152</sup> Bij de latere inventarissen neemt de detaillering af. Dan wordt er vaker gesproken over ‘bed met toebehoren’. Een vergelijking tussen schippers en niet-schippers is dus betrouwbaarder voor wat betreft de periode 1811-1850 dan voor de tweede periode. We kunnen voorzichtig stellen dat het slaapvertrek aan boord iets soberder was ingericht dan op het land. Toppenlakens komen op de schippersinventarissen niet voor, en peluwen zijn er minder algemeen. Wat verder opvalt is dat bedgordijnen in de schippersinventarissen niet voor komen. Dit is echter niet zo verwonderlijk. Voor een bedgordijn in de vorm van een soort klamboe was uiteraard geen plaats, en de slaapvertrekken waren meestal standaard van deurtjes voorzien in plaats van gordijnen.

De meeste skûtsjes hadden vier kooien. Helemaal achterin achter de roef zat een tweepersoonskooi met daarnaast een eenpersoonskooi die ook wel *krebbe* genoemd werd. Helemaal voorin, in de *durk*, zaten nog twee kooien die ook voor de opslag van zeilen gebruikt konden worden. Kleinere schepen hadden soms een *flapkooi*; een bed dat overdag opgeklapt werd. Bij gebrek aan ruimte

<sup>152</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 64003, aktenummer 114, d.d. 27 september 1825.

moest de schipper soms creatief zijn. Kleine kinderen sliepen soms aan het voeteneind of in de kast, en het schijnt ook te zijn voorgekomen dat men de tafel omdraaide zodat die als ledikant kon dienen.<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> Loomeijer, *Met zeil en treil*, 130.

## Slaapmeubilair en –toebehoren volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Bij de walsamenleving werden matrassen gevuld met stro, paardenhaar, zeegras, veren, haverdoppen en kaf. In de Friese zeilende binnenvaart werden matrassen juist vaak met boekweiddoppen gevuld. Dit was blijkbaar een verschil met de walsamenleving, want de boekweiddoppen werden destijds met het varend beroep geassocieerd. Schipper Tjipke Postma beschreef het begin van de gemiddelde werkdag van een schipper met “net to let út ‘e boekweiddoppen”.<sup>154</sup> En toen Berend Jehannes Mink in het tweede kwart van de twintigste eeuw koos voor het schippersbestaan zei zijn moeder meteen: “Op boekweiddoppen sliepe, dat kin dy noch wolris sûr opbrekke.”<sup>155</sup> Een matras van boekweiddoppen stond dus niet bekend als erg comfortabel, vooral omdat het matras zich naar het lichaam ging vormen waardoor het minder zacht werd. Maar het was een goedkope vulling en veel schippers hadden boekweiddoppen aan boord als nevenvracht.<sup>156</sup> Ook in de negentiende eeuw sliepen veel schippers al op boekweiddoppen, en zelfs op scheepswrakken uit de achttiende eeuw zijn daar sporen van gevonden.<sup>157</sup>

Eerder is al het een en ander gezegd over de slaapkooien. Achterin was vaak een grotere en een kleinere kooi en soms was er nog een derde kooi. Daarnaast kon men voorin in de durk slapen. Ook waren er tjalken met een zogenaamde ‘bollestâl’; een soort stuurkuip achterin het schip op de plaats waar anders slaapkooien konden zitten. Schepen met een bollestâl hadden dus nog minder ruimte en daarom waren ze vaak uitgerust met een opklapbed, of een zogenaamde *flapkooi*.<sup>158</sup> Verder had Postma het in een artikel over het slapen op boekweiddoppen wat veel schippers deden. Ook sliepen veel schippers op strozakken. Dergelijke matrassen moesten eerst wel wat gevormd worden. Klaas van der Meulen (geboren in 1907) vertelde: “Een jaar later zijn Willemke en ik getrouwd. We kregen een nieuwe kachel en een mooie, volle strozak op de kooi. Nou past het natuurlijk niet om bedgeheimen te verklappen, maar die eerste nacht was me er wel eentje. Ons roefje zat ’s avonds om elf uur nog vol familie en vrienden en Willemke en ik keken elkaar al eens aan in de nieuwe spiegel: ‘Donderden ze nou maar eens op.’ Eindelijk waren ze dan vertrokken. En toen zijn we samen in de kooi gekropen, maar och heden, het benauwde Willemke daar zo; ze kwam van de wal uit Staveren en hier was bijna geen ruimte tussen de strozak en het zoldertje. ‘Ik ga hier dood,’ zei ze en ze wou liever in de roef slapen. Maar nog

---

<sup>154</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben”, *It Heitelân* 4 (Juli 1936): 14.

<sup>155</sup> Speerstra, *Heil om seil*, 150. Vrij vertaald: “Op de boekweiddoppen slapen, daar kun je een zere rug van krijgen.”

<sup>156</sup> Karel Ferdinand Gildemacher en Klaas Jansma, *Skipperstaal: Lexicon van de Friese schipperij, 1850-2000* (Leeuwarden: PENN en Partners, 2003), 44.

<sup>157</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 154/216.

<sup>158</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben: De houten skippen,” *It Heitelân* 4 (April 1936): 80.

diezelfde week dacht ze er wel anders over; de strozak was toen behoorlijk beslapen en heel wat platter geworden.”<sup>159</sup>

Ook schipper Marten Sijbranda schreef in zijn memoires meerdere malen over zijn strozak. Hij woonde eerst bij zijn broer aan boord en ze hadden weleens ruzie. “Twee keer in deze 10 jaar heb ik mijn strozak leeggeschud overboord en mijn plunjezak gepakt en wilde opstappen. Maar op de valreep werden beider gedachten weer anders. Ik zeg nu tegen moeder, dan begint de stem van het bloed weer te spreken als je weer terugdraait.”<sup>160</sup> Uiteindelijk vond hij toch werk bij een andere schipper. “Ik ging met m’n lege bultzak naar een aardappelboer aan de Prinsengracht voor wat schoon stro voor m’n bed, na eerst de kooi wat schoongemaakt te hebben. Ik installeerde me in het vooronder. Dat het er netjes aan boord was, kan ik niet zeggen.”<sup>161</sup>

---

<sup>159</sup> Speerstra, *Vorbije vloot*, 40-41.

<sup>160</sup> Sijbranda: *Herinneringen*, 21.

<sup>161</sup> *Ibidem*, 34.

## Woningtextiel en -decoratie

### Woningtextiel in Friesland

Tabel 12: De aanwezigheid van woningtextiel bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Gordijn	20	30	25	X	X
Bedgordijn	40	20	30	36	23
Raamgordijn	-	20	10	59	14
Glasgordijn	60	20	40	X	X
Xgordijn	70	70	70	77	64
Tafelkleed	60	20	40	27	41
Vloerkleed/-mat	10	10	10	9	45
Mat	10	30	20	23	36

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 87.

Gordijnen komen in ongeveer driekwart van de onderzochte Friese inventarissen voor in beide periodes. Op dat gebied zijn er geen grote verschillen met de regio's die Schuurman onderzocht heeft. Schuurman maakt verder alleen onderscheid tussen raam- en bedgordijnen. Het aantal raamgordijnen is in Groningen en de Zaanstreek (beide 59 procent) veel groter dan in Friesland, maar als we glasgordijnen ook tot raamgordijnen rekenen komen de cijfers redelijk overeen. Dat geldt ook voor de cijfers met betrekking tot de vloerbedekking van Brabant en Groningen. Alleen Zaanstreek kent veel grotere aantallen en een grotere diversiteit op dat gebied.<sup>162</sup>

---

<sup>162</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 86-88.



## Woningtextiel in de binnenvaart

Tabel 13: De aanwezigheid van woningtextiel in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 12. Percentages.

Object	Percentage	Percentage	Totaal %	Percentage Land	Percentage Land
	Schipp. 1850<	Schipp. 1850>		1850<	1850>
xgordijn	27	10	14	70	70
kleed	-	10	5	X	X
mat	-	10	5	10	10

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

Vloerkleden en matten komen zeker in de eerste helft van de negentiende eeuw nog niet algemeen voor in Friesland. Dat is voor schippers niet anders. Tafelkleedjes komen we in de schippersinventarissen evenmin tegen. Het kleine aantal tafels is daar mede de oorzaak van. Ook Van Holk is bij het onderzoek naar scheepswrakken en inventarissen geen tafelkleedjes tegengekomen.<sup>163</sup> Een soortgelijk beeld doet zich voor bij gordijnen. Deze kwamen zo te zien in de negentiende eeuw nog weinig voor op schepen. Ze behoren dan nog niet tot de standaardinventaris.<sup>164</sup> Volgens enkele foto's uit het begin van de twintigste eeuw lijkt de stoffering van de roef later toe te nemen. Zie afbeeldingen Bijlage 5 op pagina 116 en verder.

## Woningtextiel volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Over stoffering zoals tafelkleedjes en tapijten wordt in de onderzochte schippersverhalen niet gesproken. Wel worden de gordijnen soms genoemd. Zo had Tjipke Postma het in een eerder genoemd citaat (zie pagina 27) over gordijntjes van 'een voet lang'.<sup>165</sup> En Pieter Brouwer vertelde in *Jachten en Jagen* over een incident waarbij het petroleumstel in de brand was geraakt, waarna hij opmerkte dat het maken van nieuwe gordijnen weinig werk was, want het was maar drieënhalve el aan gordijnen.<sup>166</sup>

<sup>163</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 161.

<sup>164</sup> *Ibidem*, 108.

<sup>165</sup> Tjipke Postma, "Ut it skipperslibben: In ôfskie," *It Heitelân* 4 (April 1937): 87-88.

<sup>166</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 66.

## Woningdecoratie in Friesland

Tabel 14: De aanwezigheid van woningdecoratie bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Xafbeelding	60	30	45	77	55
Xbloemvoorwerp	10	10	10	23	32
Xvogelkooi	20	20	20	50	32
Xgoudviskom	10	-	5	-	-
Xspiegel	100	60	80	95	95
staande klok	10	-	5	-	5
staartklok/hangklok	50	60	55	X	X
Xklok	100	100	100	95	91
barometer	10	-	5	50	18

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 88.

Wat decoraties betreft valt meteen op dat afbeeldingen (in de onderzochte inventarissen ging het telkens om schilderijen), spiegels en klokken de populairste vormen van decoratie waren. Dat geldt althans voor het roerend goed, over onroerend goed zoals behang en tegels is op basis van de inventarissen niets te zeggen. Ook in Groningen, Brabant en de Zaanstreek zijn spiegels, klokken en afbeeldingen gedurende de hele negentiende eeuw populaire decoratieobjecten. Friesland komt het sterkst overeen met Groningen, met als belangrijkste verschil dat in Groningen vrij veel horren en barometers voorkomen. In Friesland is alleen in een inventaris uit 1820 een soort hygrometer aangetroffen in de vorm van een weerhuisje.<sup>167</sup> In Brabant en de Zaanstreek zijn de aantallen objecten en de diversiteit duidelijk groter en in tegenstelling tot Friesland zijn daar ook beelden en religieuze voorwerpen in de inventarissen aangetroffen.<sup>168</sup>

<sup>167</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 118006, aktenummer 516, d.d. 5 oktober 1820.

<sup>168</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 87-89.

## Woningdecoratie in de binnenvaart

Tabel 14: De aanwezigheid van woningdecoratie in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 13. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Xafbeelding	8	20	14	60	30
Xbloemvoorwerp	-	-	-	10	10
Xvogelkooi	8	-	5	20	20
Xgoudviskom	-	-	-	10	-
Xspiegel	25	30	27	100	60
staande klok	-	-	-	10	-
staartklok/hangklok	-	10	5	50	60
Xklok	50	60	55	100	100
barometer	-	-	-	10	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

Veel van de net besproken voorwerpen waren ook op schepen aanwezig, zij het in lagere aantallen. Net als op het land kwamen klokken en spiegels het meest voor. In de schippersinventarissen worden nooit een staart- of hangklokken genoemd, terwijl die bij niet-schippers regelmatig voorkomen. Dit is opmerkelijk omdat een bepaald type slingeruurwerk een extra korte slinger had zodat hij beter in schepen gebruikt zou kunnen worden. Dit type had zelfs als bijnaam “het schippertje”. In de Friese binnenvaart lijkt de pendule de voorkeur genoten te hebben. In een onderzoek naar Friese zeilwedstrijden uit de tweede helft van de negentiende eeuw werd als prijs zestien keer een pendule vermeld, en niet één keer een slingeruurwerk.<sup>169</sup> Verder zijn in drie inventarissen schilderijtjes vermeld, en in één inventaris was een ‘kooi met vinkje’ aanwezig.<sup>170</sup> In de Groninger inventaris van het overdekte schuitje *Henderika* is Van Holk eveneens een vogelkooi tegengekomen.<sup>171</sup> Het houden van vogels als huisdier op het schip kwam dus voor, zij het in mindere mate dan op het land. Opvallend is verder dat in de schippersinventarissen nooit bloemvazen vermeld worden, terwijl die later op foto’s vrijwel altijd aanwezig zijn (zie bijvoorbeeld Afbeelding 11 en 12 in Bijlage 5). Een sterk verschil met niet-schippers lijkt er wat bloemvazen betreft echter niet te zijn.

<sup>169</sup> Gosse Blom, *Om prijs en eare: Utslaggen fan it skûtsjesilen* (Leeuwarden: Fryske Akademy, 2004), 43-82.

<sup>170</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 78012, aktenummer 29, d.d. 29 januari 1828.

<sup>171</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 78.

## Woningdecoratie en diversen volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

De scheiding tussen decoratieve objecten en functionele objecten is soms moeilijk te maken. Daarnaast zijn er objecten die niet in een van de eerder besproken categorieën onder te brengen zijn. Daarom is ervoor gekozen om in dit hoofdstuk ook aandacht te besteden aan speelgoed, wapens en huisdieren. Wat bloemvazen betreft is er een interessante anekdote van Geertje Groen-Buisman (geboren in 1882). Zij voer in 1913 op een grote tjalk die zelfs naar de Oostzee ging. Toen het schip net een lading explosieven had vervoerd haalde Geertje opgelucht adem. Het voelde alsof ze opnieuw begonnen, en ze *schroefde vier nieuwe bloempotten vast op de vensterbank*.<sup>172</sup> Of men dit ook op kleinere tjalken in de binnenvaart deed wordt uit de literatuur niet duidelijk. Wel was er vaak een soort reling tegen de vensterbank en boven de haard aangebracht waar spullen achter konden staan. Daarnaast zijn er enkele afbeeldingen van roefinterieurs waar lege vazen op staan. Dat suggereert mogelijk dat sommige vazen een gat in de bodem hadden waardoor ze vastgeschroefd konden worden.

Over klokken wordt één keer gesproken in de onderzochte verhalen. In een verhaal over een ouder schippersechtpaar dat op de wal gaat wonen, schrijft Tjipke Postma over een oude stoeltjesklok die al twee generaties lang aan boord heeft gehangen. Dit is wel een interessante opmerking, want uit de boedelinventarissen bleek dat veel schippers in de negentiende eeuw de voorkeur gaven aan een pendule. Postma schrijft er duidelijk bij dat het om een hele oude stoeltjesklok gaat. Misschien was 'het schippertje' eerst toch vrij populair onder schippers en werd het pas later 'verdrongen' door pendules.

In twee schippersinventarissen zijn vuurwapens aangetroffen.<sup>173</sup> Ook in twee van de interviews die Hylke Speerstra met oud-schippers heeft gehouden wordt over vuurwapens gesproken. In beide gevallen gaat het om een schipper die naar een relatief onveilige streek moest varen. Rinse Berends Hof (geboren in 1888) kocht twee revolvers omdat hij vaak naar Drenthe moest. De Drentse veenarbeiders kwamen daar steeds vaker in opstand vanwege de slechte arbeidsomstandigheden.<sup>174</sup> Gerke Mulder (geboren in 1888) voer rond 1930 naar Oost-Friesland in verband met de palinghandel: "Er kwam een vreemde, verkeerde geest. Straks stelen ze nog al het geld van me dat ik aan boord heb, dacht ik ineens. Doordat ik zelf zaken mocht gaan doen voor de Vissers, had ik een smak geld aan boord. Het was al gauw achtduizend gulden. Op een keer moest ik de paling rechtstreeks naar Amsterdam brengen. 'Als ik daar voor de vismarkt lig, 'dacht ik, 'dan slaan ze mij de hersens nog eens in.' Je kon hier niet zo

---

<sup>172</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 149.

<sup>173</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 37011, aktenummer 499, d.d. 23 oktober 1826; inventarisnummer 46061, aktenummer 168 d.d. 28 november 1865.

<sup>174</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 144.

eenvoudig en revolver krijgen als in Amerika, maar ik wou wel een slag om de arm hebben, als het ooit eens erg nijpend zou worden.”<sup>175</sup> Zelfverdediging was dus voor meerdere schippers een reden om een vuurwapen aan te schaffen. Een andere reden was de jacht. Schippers schoten wel op vogels zodat ze wat vlees konden eten, en soms vingen ze bijvoorbeeld een otter die voor een premie verkocht kon worden.<sup>176</sup>

Een enkele keer wordt in een schippersverhaal over een huisdier gesproken. In één boedelinventaris werd een kat vermeld, en in het vorige hoofdstuk is al een vogelkooi met vinkje ter sprake gekomen.<sup>177</sup> Vogels werden soms gewoon in het wild gevangen. Sikko Steenstra voer als kind op de praamtjalk *Vrouw Albertha*. Op een dag ving zijn vader een vogeltje dat aan boord was gevlogen: “Vader ving het met de pet. Vader nam toen een kistje en spijkerde daar latjes op. We deden daar het beestje in, waar het om 1 uur stierf. Vader wist niet hoe het beestje heette. Hij was geelachtig van kleur, en hij had een rood kuifje op zijn kop. Onderschijden vogels kwamen er nog op ons schip: roofvogels, die deze kleine beestjes opaten, want er waren nog meer van deze vogeltjes.”<sup>178</sup> Met name de vink, de kanarie en de leeuwerik schijnen populaire huisdieren geweest te zijn.<sup>179</sup> Leeuwarder Siep ter Horst wist zich op latere leeftijd nog te herinneren dat hij aan het begin van de twintigste eeuw de woonboten en vrachtschepen in de Prinsentuin in Leeuwarden zag liggen. Er vielen hem twee dingen op aan het schippersvolk: veel schippers droegen gouden ooringetjes, en op veel schepen was een kooi met een leeuwerik aanwezig. De vogels waren vooral populair vanwege hun mooie zang.<sup>180</sup>

Verder waren er nog schippers die een hondje aan boord hadden. Het ging hierbij meestal om kleinere keeshondjes. Vaak wordt gedacht dat veel schippers een hondje hadden van het type ‘schippertje’ of ‘schipperke’, maar dat is waarschijnlijk onjuist. Het schippertje is een relatief grote hond, die afkomstig is uit Vlaanderen. De soort werd daar vroeger veel als herdershond gebruikt, en de naam is vermoedelijk afgeleid van *schieper*, *scheper*, of *schaper*, zoals die honden daar genoemd werden.<sup>181</sup>

---

<sup>175</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 28.

<sup>176</sup> Jansma, *Met geveegde kont*, 87.

<sup>177</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 32026, aktenummer 2387, d.d. 1 juni 1824.

<sup>178</sup> Fries Scheepvaartmuseum, Collectie egodocumenten, signatuur S-800, Dagboek van Hendrik Sikko Steenstra oud 10 jaar aan boord bij zijn vader Gerben P. Steenstra op de 2 mast Praamtjalk 68 last De Vrouw Alberta uit Heeg, 48.

<sup>179</sup> Johan A. Kamermans, *Materiële cultuur in Krimpenerwaard in de zeventiende en achttiende eeuw: Ontwikkeling en diversiteit* (Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1999), 133.

<sup>180</sup> ‘t *Kleine Krantsje*, 1 juli 1991; *Hepkema's Courant*, 12 mei 1925.

<sup>181</sup> Robert Pollet, “The schipperke... what’s in the name?” *Website Koninklijke Schipperkes Club*, geraadpleegd op 10 juli 2016, <http://www.schipperke.be/main/index.php/en/articles/breed-name>.

## Lees- en schrijfcultuur

### Lees- en schrijfcultuur in Friesland

Tabel 15: De aanwezigheid van lees- en schrijfvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Bureau	-	10	5	5	14
Secrétaire	10	30	20	9	55
Pulpitrum	60	40	50	59	5
xbureau	70	60	65	68	55
Pen	-	10	5	5	-
Kerkboek	10	60	35	45	32
Boek	40	50	45	41	41
Xboek	50	90	70	73	64
boekenmeubel	-	10	5	18	32

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 91.

Het belangrijkste verschil dat Schuurman tegengekomen is bij onderzoek naar de schrijfcultuur is het verschil tussen Brabant enerzijds en Groningen en de Zaanstreek anderzijds. Brabant kende namelijk een veel bescheidenere schrijfcultuur. Friesland lijkt in die zin meer op Groningen en de Zaanstreek, zij het dat we er geen inktvoorwerpen tegenkomen en slechts een keer een pen. Pennen zijn in de Groningse en Zaanse inventarissen eveneens zeldzaam, maar inktvoorwerpen is Schuurman in ongeveer een kwart van de inventarissen tegengekomen. Bureaus komen in alle drie regio's in 55-70 procent van de inventarissen voor. Het pulpitrum komt in Brabant en de Zaanstreek niet voor. In Groningen is hij in 1830 in 59 procent van de gevallen aanwezig, maar in 1890 is het aantal sterk afgenomen (naar 5 procent) terwijl er dan juist veel bureaus en secretaires worden vermeld. Het bureau en de secretaire waren de moderne variant van het pulpitrum. Deze omslag naar modernere schrijfmeubels vond zo te zien ook in Friesland plaats. Boeken waren gedurende de hele negentiende eeuw vrij algemeen aanwezig in Friesland, Groningen en de Zaanstreek.<sup>182</sup>

---

<sup>182</sup> *Ibidem*, 90-91.

## Lees- en schrijfcultuur in de binnenvaart

Tabel 16: De aanwezigheid van lees- en schrijfvoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 15. Percentages.

Object	Percentage	Percentage	Totaal %	Percentage Land	Percentage Land
	Schipp. 1850<	Schipp. 1850>		1850<	1850>
Kerkboek	17	40	27	45	32
Boek	25	-	14	41	41
xboek	42	40	41	73	64

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

Schrijfmeubilair komt in de schippersinventarissen niet voor. Dat wekt weinig verbazing; voor een speciaal schrijfmeubel was simpelweg geen plaats. Boeken worden wel regelmatig genoemd. De percentages zijn over het algemeen lager dan bij de walsamenleving. Bij Van Holk zijn de percentages ongeveer gelijk: hij is in 25-49 procent van de inventarissen boeken tegengekomen (zie *Bijlage 3*, pagina 114). In de schippersinventarissen is het aantal voorwerpen en de diversiteit over het algemeen kleiner. Bij het aantal boeken kan daarnaast de geletterdheid nog een factor geweest zijn. Voor schipperskinderen die het grootste deel van het jaar onderweg waren was het moeilijk om geregeld onderwijs te volgen. De leerplichtwet gold lange tijd niet voor schipperskinderen. Pas in de jaren zestig van de twintigste eeuw werd het hen ook verplicht om naar school te gaan.<sup>183</sup>

## Lees- en schrijfcultuur volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Over lezen en schrijven zijn weinig opmerkingen te vinden. In een verhaal van Tjipke Postma over het kerstvierden aan boord staat slechts dat er boeken aan boord waren.<sup>184</sup> Thijs Sijbranda schreef verder dat hij wel eens voorin het schip werd gezet als hij ondeugend was. Dan kreeg hij een psalmenboekje mee en moest hij een bepaalde psalm uit zijn hoofd leren. Als hij dat goed kon opzeggen mocht hij weer naar buiten.<sup>185</sup>

<sup>183</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 16.

<sup>184</sup> Tjipke Postma, "Ut it skipperslibben: Krysttiid oan board," *It Heitelân* 12 (December 1935), 284.

<sup>185</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 13-14.

## Spinnen, naaien en breien

### Spinnen, naaien en breien in Friesland

Tabel 17: De aanwezigheid van handwerkvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Naaimachine	-	10	5	-	18
Naaldenkoker	-	-	-	14	9
Breiring	-	10	5	X	X
Naairing	20	-	10	X	X
Schaar	10	10	10	41	9
Vingerhoed	-	10	5	18	14
Naaidoosje	30	-	15	X	X
Spinnenwiel	20	10	15	27	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 93.

Voorwerpen om mee te spinnen, naaien of breien zullen in veel huizen aanwezig geweest zijn, maar in de boedelinventarissen worden ze niet vaak genoemd. Als ze wel genoemd worden, dan heeft dat vaak met de waarde te maken omdat ze bijvoorbeeld van zilver gemaakt zijn. In het onderzoek van Schuurman zijn de aantallen spin- naai- en breispullen eveneens laag. De waarde van spinnenwiel en naaimachine is echter altijd dusdanig hoog dat die cijfers waarschijnlijk vrij betrouwbaar zijn. Schuurman is in de Zaanse inventarissen geen spinnenwielen tegengekomen, en in Groningen in 1890 evenmin. Ook in Brabant neemt het aantal spinnenwielen sterk af, van 33 procent naar 14 procent. Een andere ontwikkeling is de introductie van de naaimachine rond 1840/1850, die rond 1890 al in 18 procent van de Groningse en in 41 procent van de Zaanse inventarissen aanwezig is.<sup>186</sup> In een Friese inventaris uit 1887 wordt ook een naaimachine genoemd.<sup>187</sup>

<sup>186</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 92-93.

<sup>187</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 138014, aktenummer 51, d.d. 15 april 1887.



## Spinnen, naaien en breien in de binnenvaart

Bij schippers komt de schaar en de naairing af en toe voor. Verder wordt één keer een vingerhoed vermeld, en in een tjalkschip uit 1892 wordt een naaimachine genoemd. Enigszins opvallend is dat in geen van de 22 inventarissen een spinnenwiel wordt genoemd. Spinnenwielen waren vrij waardevol dus als ze aanwezig waren zullen ze ook in de boedelinventarissen zijn genoemd. Het ontbreken van spinnenwielen op schepen is des te opmerkelijker omdat een bepaald type spinnenwiel in de volksmond 'schippertje' genoemd werd.<sup>188</sup> Bij dit type stond de spoel boven het drijf wiel waardoor het spinnenwiel minder ruimte innam. Daardoor zou het schippertje bij uitstek geschikt zijn voor binnenvaartschepen. We hebben gezien dat spinnenwielen bij de walsamenleving al relatief weinig voorkwamen. Met de beperkte ruimte aan boord van binnenvaartschepen zullen schippers misschien nóg minder snel een spinnenwiel aangeschaft hebben. Het gedicht aan het begin van deze thesis beschrijft dan ook een paar dat zonder kinderen aan boord woont en daardoor meer ruimte heeft. Zeker is dat spinnenwielen op Friese binnenvaartschepen een zeldzaamheid waren. Door de literatuur wordt dit beeld bevestigd. Van Holk is nergens een aanwijzing tegengekomen voor spinnenwielen aan boord, en in de schippersverhalen van *Heil om Seil* en *Jachten en Jagen* wordt evenmin over spinnenwielen gesproken.

Tabel 18: De aanwezigheid van handwerkvoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 17. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Naaimachine	-	10	5	-	10
Naaldenkoker	-	-	-	-	-
Breiring	-	-	-	-	10
Naairing	17	10	14	20	-
Schaar	25	10	18	10	10
Vingerhoed	8	-	5	-	10
Naaidoosje	-	-	-	30	-
Spinnenwiel	-	-	-	20	10

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>188</sup> Gildemacher Jansma, *Skipperstaal*, 217.

## **Spinnen, naaien, breien volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen**

Over spinnen en naaien wordt in geen van de verhalen gesproken. Over breien wel een enkele keer.<sup>189</sup>

Verder is op Afbeelding 1 en Afbeelding 2 van Bijlage 5 een schippersvrouw te zien die met een breiwerk bezig is.

---

<sup>189</sup> Tjipke Postma, "Ut it skipperslibben: Krysttiid oan board," *It Heitelân* 12 (December 1935), 284.

## Kindermeubilair en speelgoed

### Kindermeubilair en speelgoed in Friesland

Tabel 19: De aanwezigheid van kindermeubilair bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Wieg	-	20	10	36	18
Kinderstoel	-	10	5	23	14

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 94.

Het aantal objecten in de categorie kindermeubilair is eigenlijk te klein om er harde uitspraken over te doen, maar het is wellicht geen toeval dat we juist de wieg en de kinderstoel tegenkomen. Ook in Groningen, de Zaanstreek en Brabant zijn dit de belangrijkste voorwerpen in deze categorie, met als uitzondering de Zaanstreek waar tevens de 'vuurmand' een belangrijk kindermeubel is, en de kinderwagen die met name in Groningen rond 1890 terrein wint.<sup>190</sup>

---

<sup>190</sup> *Ibidem*, 93.

## Kindermeubilair en speelgoed in de binnenvaart

Tabel 20: De aanwezigheid van kindermeubilair in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 19.

Object	Percentage	Percentage	Totaal %	Percentage Land	Percentage Land
	Schipp. 1850<	Schipp. 1850>		1850<	1850>
Wieg	8	10	9	-	20
Kinderstoel	8	10	9	-	10

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

In de schippersinventarissen komen we dezelfde meubelstukken tegen. Hoewel de inventarissen werden opgemaakt als er minderjarige kinderen waren wil dat niet zeggen dat die kinderen nog de leeftijd hadden om van deze meubelstukken gebruik te maken. Het kan dus zijn dat wiegen wel vrij veel voorkwamen bij schippers met kinderen die daar de leeftijd voor hadden. Op houten tjalken en skûtsjes was in de regel geen plaats voor een wieg.<sup>191</sup> Men kon daar echter ook creatieve oplossingen voor bedenken. Kleine kinderen sliepen soms aan het voeteneind waar soms een kribbe hing, of in de kast, en het schijnt ook te zijn voorgekomen dat men de tafel omdraaide zodat die als ledikant kon dienen.<sup>192</sup> Van Holk gaat niet specifiek in op kindermeubilair. Een wieg is hij niet tegengekomen, maar in een Groninger tjalk uit de tweede helft van de achttiende eeuw is wel een kinderstoel gevonden.<sup>193</sup>

<sup>191</sup> Tjipke Postma, "Ut it skipperslibben," *It Heitelân* 4 (Herfst 1935): 223.

<sup>192</sup> Loomeijer, *Met zeil en treil*, 130. Tafelomdraaien in skutsjemuseum gehoord; Klaas Jansma en Pieter Brouwer, *Hoop doet leven: Het verhaal van Pieter Brouwer, 1904-1985* (Leeuwarden: Penn & Partners Communicatie, 2000), 15.

<sup>193</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 353.

## Speelgoed en dergelijke volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

We hebben gezien dat speelgoed nauwelijks in de boedelinventarissen genoemd wordt. Waarschijnlijk verschilde het speelgoed van schipperskinderen niet zo sterk van dat van andere kinderen. Wel is het bijvoorbeeld logisch dat schipperskinderen eerder een klompbootje hadden dan kinderen die in de stad woonden waar niet overal water in de buurt was. Klompbootjes kwamen ook in de negentiende eeuw al veel voor. Ze worden ook genoemd in het verhaal “*De Jonge Froukje*” van Halbertsma over een schippersgezin rond 1820. In dat verhaal komt een schipperskind af en toe op bezoek bij iemand die goed is in het maken van houtsnijwerk. De man maakt onder andere klompbootjes, snorreboten, stempels, pijl-en-bogen, tollen, houten pijltjes (“pilebouten”) en vliegers.<sup>194</sup> Ook Thijs Sijbranda had als kind weleens een klompbootje. Zijn moeder had ‘gouden handen’ en maakte de zeiltjes voor de bootjes.<sup>195</sup> Pieter Brouwer mocht als kind graag knikkeren: “Wij knikkerden met de andere jongens. Ik heb heel wat gewonnen. Toen ik aan het tellen was, sloeg een van die jongens tegen de hand, zodat de knikkers over de grond rolden. ‘Doe dat nog eens’, zei ik. Hij deed het weer. Ik pakte hem natuurlijk, en vechten.”<sup>196</sup> Geke van de Graaf-De Jonge had als kind een speelgoed stoffer-en-blik. Zij verdronk eens bijna doordat ze bij het legen van het blik overboord viel. Haar gebreide kleding zoog haar naar de bodem. Ze werd net op tijd gered door een oplettende buurvrouw.<sup>197</sup> Hijklke Wiersma maakte als kind zelf vishengels: “Wij moesten ons maar vermaken, als we aan de wal lagen gingen we veel vissen. Vissen konden we overal, maar het beste in de liesstreek achter Bolsward. In de laatste tijd hadden we drie visstokken, het waren niet altijd bamboe stokken. Meestal waren het gewone stokken met een touwtje en een houtje als dobber, en een palinghaak.”<sup>198</sup>

---

<sup>194</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 106.

<sup>195</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 8.

<sup>196</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 26.

<sup>197</sup> *Ibidem*, 105.

<sup>198</sup> *Ibidem*, 107.

## Speel- en muziekvoorwerpen

### Speel- en muziekvoorwerpen in Friesland

Tabel 21: De aanwezigheid van speelvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Dambord	10	-	5	5	9
Schaatsen	20	10	15	9	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 94.

Speel- en muziekvoorwerpen worden zelden in een boedelinventaris vermeld, behalve in de Zaanstreek, waar schaak-, damborden en het omberspel (een soort kaartspel) in bijna de helft van de inventarissen aanwezig zijn. Ook muziekinstrumenten worden in Groningen en de Zaanstreek nog in 5-32 procent van de inventarissen genoemd. Schaatsen worden in Brabantse inventarissen niet genoemd, maar wel in 9-18 procent van de Groningse en Zaanse inventarissen.<sup>199</sup>

### Speel- en muziekvoorwerpen in de binnenvaart

In geen van de schippersinventarissen worden speel- of muziekinstrumenten genoemd. Ook worden er geen schaatsen genoemd. Dit is enigszins merkwaardig aangezien schippers er juist om bekend stonden dat ze goed konden schaatsen. Met name in de wintermaanden als het schip was ingevroren was het schaatsen zeer populair onder het schippersvolk.<sup>200</sup> Het kan zijn dat de populariteit van het schaatsen bij schippers vooral iets is van na 1850. Zo worden schaatsen in het werk van Van Holk alleen genoemd bij het wrak van de *Zeehond* (gezonken in 1886) en dat van de *Lutina* (gezonken in 1888).<sup>201</sup> Ook de verhalen over schaatsende schippers uit *Heil om Seil* komen allemaal van schippers die na 1850 geboren zijn. Waarschijnlijk was het schaatsen echter ook vóór 1850 al populair onder het schippersvolk. Bij een schaatswedstrijd in Sneek in 1838 was 27 procent van de deelnemers schipper of schippersknecht, op

<sup>199</sup> *Ibidem*, 94.

<sup>200</sup> Speerstra, *Heil om seil*, 58.

<sup>201</sup> O.a. Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 202.

een totaal van 96 deelnemers. Wel was kort na de Napoleontische tijd waarschijnlijk een toename in het aantal deelnemende schippers, want bij een wedstrijd in Sneek in 1809 waren maar vijf van de honderd deelnemers schipper of schippersknecht.<sup>202</sup> Een mogelijke reden daarvoor kan zijn dat er in 1809 überhaupt minder schippers waren omdat de handel een slechte tijd doormaakte, mede als gevolg van het Continentale Stelsel dat in 1806 was ingevoerd.<sup>203</sup>

---

<sup>202</sup> Ron Couwenhoven, *Hardrijderijen in Friesland: Volksvermaak op het ijs, 1800-1900* (Zaandam: Stichting Archief Ron Couwenhoven, 2014), 87-112; 191-235.

<sup>203</sup> Kuiper, Huizinga en Jansma, *Geschiedenis van Friesland*, 82.

## Schoonmaak en persoonlijke hygiëne

### Schoonmaak en persoonlijke hygiëne in Friesland

Het is niet mogelijk om aan de hand van boedelinventarissen een compleet beeld te geven van schoonmaakgoederen en persoonlijke hygiëne in de negentiende eeuw. Zo worden vaak emmers en tobben genoemd, maar het is niet altijd duidelijk of die voor schoonmaakdoeleinden gebruikt werden. Daarnaast hoorde de wc bijvoorbeeld vaak bij het onroerend goed. Waar de emmers of tobben ook voor gebruikt werden, duidelijk is dat ze in vrijwel elk huishouden aanwezig waren. Dat geldt ook voor de regio's die Schuurman onderzocht heeft. Grote verschillen zijn er niet met zijn onderzoek. Sporadisch is hij een glazenspuit, een vuilnisblik of een dierenval (in de Friese inventarissen betreft het een muddeval, oftewel een val om bunzingen meet te vangen) tegengekomen. Veeggerei, waaronder bezems, schrobbers, vegers en luiwagens, komt bij Schuurman in 25-59 procent van de inventarissen voor. Een opmerkelijk verschil met Schuurmans onderzoek is dat mangels, wasteiltjes en persen in geen enkele onderzochte Friese inventaris worden genoemd. Het droogrek evenmin, tenzij we het linnenrek daartoe kunnen rekenen. Het strijkijzer is verder het enige wasvoorwerp dat zowel in Schuurmans inventarissen als in de Friese inventarissen voor komt, zij het relatief weinig. Het werd vrijwel uitsluitend door vrouwen gebruikt. Het was ook vooral de vrouwenkleding die gestreken moest worden, zoals de kanten kragen en mutsen.<sup>204</sup> In Brabant is het percentage strijkijzers ongeveer gelijk, in Groningen zit het tussen 64 en 32 procent en in de Zaanstreek boven de 64 procent.<sup>205</sup>

---

<sup>204</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 186.

<sup>205</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 95-98.



Tabel 22: De aanwezigheid van schoonmaakgoed en voorwerpen voor de was bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Emmer	70	80	75	100	82
(was)tobbe	70	80	75	X	X
Xemmer	80	100	90	X	X
Veeggerei	50	50	50	41	32
Vuilnisblik	-	20	20	9	9
Bezem	20	20	20	36	23
Dierenval	-	20	10	14	-
Strijkijzer	30	20	25	64	32
Linnenrek	20	20	15	82	64
Wasketel	10	10	10	X	X
Servet	10	-	5	45	14

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 96-98

### Schoonmaak en hygiëne in de binnenvaart

Het percentage emmers en tobben ligt bij schippers beduidend lager dan bij niet-schippers. Ook bij Van Holk komen beide objecten slechts in 25-49 procent van de inventarissen voor (zie Bijlage 3, pagina 114). Eenzelfde beeld krijgen we van het veeggerei, dat Van Holk zelfs helemaal niet noemt. Verder lijkt er bij schippers een afname te zijn in het aantal strijkijzers. Deze afname was in Groningen ook sterk aanwezig en mogelijk ook bij de Friese groep niet-schippers. Bezems, dierenvallen, linnenrekken, wasketels en servetten komen bij de schippersinventarissen niet voor. Vondsten van scheepswrakken bevestigen dit beeld, al werd wel in veel wrakken een bezem of boender aangetroffen. Zo is in het wrak van de *Zeehond* en dat van de *Lutina* een heideboender gevonden, die gebruikt werd voor het schoonmaken van potten en pannen.<sup>206</sup> Een linnenrek had de schipper in de regel niet nodig. Er kon altijd wel een lijntje aan de mast gehangen worden. Het gaf daarom heel wat consternatie onder het schippersvolk toen in augustus 1910 in Leeuwarden een gemeentelijke politieverordening van kracht

<sup>206</sup> Waldus, *De Jonge Jacob*, 214.

werd, die bepaalde dat het verboden was om kleren, kleden en dergelijke te drogen te hangen in de Leeuwarder grachten.<sup>207</sup>

Tabel 23: De aanwezigheid van schoonmaakgoed en voorwerpen voor de was in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 22.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Emmer	42	50	45	70	80
(was)tobbe	42	40	41	70	80
Xemmer	50	50	50	80	100
Veeggerei	17	-	9	50	50
Vuilnisblik	8	10	9	-	20
Bezem	-	-	-	20	20
Dierenval	-	-	-	-	20
Strijkijzer	42	10	27	30	20
Linnenrek	-	-	-	20	20
Wasketel	-	-	-	10	10
Servet	-	-	-	10	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>207</sup> Raadsverslagen van de gemeente Leeuwarden, 20 december 1910.

## Schoonmaak en hygiëne volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Hoewel schippers soms een lading vol stratendrek vervoerden, waren ze over het algemeen wel schoon op zichzelf. Zo deden ze goed hun best om geen luizen te krijgen. Oud-schipper Gerrit van Eycken vertelde daarover: “Toch was in die dagen zelfs dán de doorsneeschipper schoon op lijf en bullen. Er waren natuurlijk vlooiën in de turf. Maar vlooiën in de turf, dat is in zekere zin net volk vergeleken bij luizen. De schippers wachtten zich voor luizen; daar schaamde men zich voor. Kijk, luizen horen bij vuil, een vlo, die kun je tóch niet de baas.”<sup>208</sup> Ook Pieter Brouwer kreeg op een bepaald moment luizen doordat hij gespeeld had met kinderen van een groot gezin dat erom bekend stond niet al te schoon te zijn. Meteen werd de luizenkam erbij gehaald. Want “ze konden wel menen dat tante [bij wie Pieter toen aan boord was gekomen] smerig was, en ze was zo schoon als de brand.”<sup>209</sup>

Pas rond 1920 werden steeds meer binnenvaartschepen van een wc voorzien. Zo werd op het schip van Anna Boonstra een kast met poepton in de durk gebouwd. Anna vertelt dat dat toen nog luxe was voor schippers. De meesten –mannen en vrouwen- gingen gewoon met hun gat overboord of desnoods deden ze hun behoefte op een emmer in het vooronder.<sup>210</sup> Op de tjalk van Sjouke Hiemstra stond de pispot in de roef. Toen het schip eens snel weg moest in verband met een zeilwedstrijd was er geen tijd meer om de pot op de wal te zetten. Na afloop van de wedstrijd bleek dat de pot met inhoud door de hele roef geslingerd was.<sup>211</sup>

Verder past in dit hoofdstuk nog een opmerking van Thijs Sijbranda over zijn moeder die een zak witzand (ook wel zilverzand genoemd) aan boord haalde. Daar maakte ze de ijzeren potten en pannen mee schoon.<sup>212</sup> Veel tjalken en skûtsjes hadden een speciale houten wasbak aan boord die aan de reling hing. Ze waren voorzien van een puts die in het water hing, en ze werden gebruikt voor de vaat, om handen te wassen of om kleine kledingstukken te wassen. Wanneer ze in gebruik zijn geraakt is onduidelijk, maar rond 1900 waren ze al vrij algemeen aanwezig.<sup>213</sup>

---

<sup>208</sup> Speerstra, *Vorbije vloot*, 83.

<sup>209</sup> Jansma en Brouwer, *Hoop doet leven*, 53

<sup>210</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 80.

<sup>211</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 159.

<sup>212</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 10-11.

<sup>213</sup> Jan Neef, “De Wasbak,” *Spiegel der zeilvaart* 7 (September 2002) 37.

## Koken en eten

### Koken en eten in Friesland

Tabel 24: De aanwezigheid van keukengerie bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Zeef	10	10	10	41	36
Hakmes	10	-	5	27	9
Schuimlepel	20	-	10	32	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 100.

Speciaal keukengerief komt heel weinig voor in de boedelinventarissen. Ditmaal vormt Brabant de uitzondering, waar vergiet, zeef, mortier (een soort vijzel), hakmes en schuimlepel in 1830 in 25-50 procent van de inventarissen genoemd worden.<sup>214</sup> Verschillen tussen schippers en niet-schippers zijn er waarschijnlijk nauwelijks. Bovenstaande objecten uit de categorie *keukengerie* werden in de schippersinventarissen niet aangetroffen.

Het serviesgoed is ook lastig om te onderzoeken. Meestal wordt het aangeduid met materiaalsoorten zoals kopergoed of tingoed. Dit is echter niet altijd het geval. Daarnaast is bij woorden als pot of ketel niet duidelijk of ze tot het serviesgoed gerekend kunnen worden. Als we alleen woorden als kopergoed, tingoed, etc., en serviesgoed zoals borden, thee- en koffiekannen meerekenen komen daar de volgende percentages uit:

---

<sup>214</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 100.

Tabel 25: De aanwezigheid van serviesgoed bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Blikwerk	50	20	35	-	32
Koperwerk*	30	30	30	-	9
Tinwerk	70	20	45	-	23
IJzerwerk*	-	-	-	5	-
Serviesgoed	10	-	5	18	23
Aardewerk	30	30	30	55	41
Porseleingoed	70	20	45	23	23
Tafelservies	-	-	-	5	18
IJzeren pot	70	60	65	X	X
IJzeren pan	-	10	5	X	X
Koekenpan	60	70	65	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 100. \*Koperen ketels en ijzeren potten zijn hierbij niet meegerekend.

De cijfers tonen over het algemeen weinig opvallende overeenkomsten of verschillen met het onderzoek van Schuurman, behalve het geringe aantal in de categorieën ijzerwerk en tafelservies. Ook lijken in Brabant, Groningen en de Zaanstreek de metalen voorwerpen minder vaak voor te komen dan het aardewerk en porselein.<sup>215</sup>

<sup>215</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 100.

## Koken en eten in de binnenvaart

Blikwerk en koperwerk komen zowel bij schippers als bij niet schippers in de negentiende eeuw in iets meer dan een kwart van de inventarissen voor. Daarnaast lijkt er in beide gevallen sprake te zijn van een afname in het tinwerk. Opvallend is dat ijzerwerk in de inventarissen van niet-schippers bijna alleen in de vorm van potten voorkomt, terwijl de schippersinventarissen meer ijzeren pannen vermelden. Dit duidt op een interessant verschijnsel, want in de inventarissen van niet-schippers worden pannen in de meeste gevallen als koekenpan gespecificeerd. Deze worden in dertien inventarissen genoemd, terwijl ze slechts in vier schippersinventarissen genoemd worden. Misschien had een schipper eerder een zware gietijzeren pan die ook als vuurpot gebruikt kon worden, zoals die ook in een achttiende eeuws wrak is gevonden.<sup>216</sup> Verder ligt het percentage aardewerk en het percentage porseleingood bij schippers duidelijk lager. Mogelijk kozen zij eerder voor minder breekbare metalen voorwerpen. Van Holk wees erop dat serviesgoed in de binnenvaart waarschijnlijk pas aan het eind van de negentiende eeuw veel voor kwam.

Tabel 26: De aanwezigheid van serviesgoed in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 25. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Blikwerk	25	40	32	50	20
Koperwerk*	25	30	27	30	30
Tinwerk	33	20	27	70	20
IJzerwerk*	25	50	36	-	-
Serviesgoed	8	-	5	10	-
Aardewerk	8	30	18	30	30
Porseleingood	25	10	18	70	20
Tafelservies	8	-	5	-	-
IJzeren pot	25	20	23	70	60
IJzeren pan	25	10	18	-	10
Koekenpan	5	30	18	60	70

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen. \*Koperen ketels en ijzeren potten zijn hierbij niet meegerekend.

<sup>216</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 159.

## Bestek in Friesland

Wat het bestek aangaat is duidelijk dat het in alle inventarissen vermeld wordt en dat lepels het vaakst genoemd worden. In alle door Schuurman onderzochte inventarissen zijn verder vorken populairder dan messen, terwijl in de Friese inventarissen messen juist iets vaker voor komen. Speciaal bestek zoals vleesbestek, suikerlepel, theelepel, soeplepel en kurketrekker komen in de Friese inventarissen niet voor, op twee suikerlepels na. In Groningen en de Zaanstreek zijn dergelijke voorwerpen algemener, dus Brabant lijkt in die zin meer op Friesland.<sup>217</sup> Dit kan echter een vertekend beeld zijn omdat de ene boedelinventaris gedetailleerder is dan de andere.

Tabel 27: De aanwezigheid van bestek bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl.	Percentage Frl.	Totaal %	O-Groningen	O-Groningen
	1850<	1850>		1830	1890
xbestek	100	100	100	100	86
xlepel	90	90	90	95	82
Xmes	90	70	80	64	55
Xvork	70	50	60	86	64

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 101.

---

<sup>217</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 101.

## Bestek in de binnenvaart

Zowel bij Friese schippers als bij niet-schippers komen messen vaker voor dan vorken. De afname in de categorie bestek toont waarschijnlijk niet de werkelijke situatie: men zou eerder een toename verwachten. Ook Schuurman constateert dit, en vermeldt daarbij dat de inventarissen vooral bestek vermelden dat van edelmetaal gemaakt is.<sup>218</sup> Zouden we qua bestek alleen de zes inventarissen van na 1850 meerekenen die het vermelden, dan komt de vork toch in de helft van de gevallen voor. Dat is hetzelfde percentage als bij niet-schippers. In dat geval kunnen we slechts constateren dat het gebruik van mes en vork bij de schippers enigszins achterloopt bij de walsamenleving. Van Holk koppelt de introductie van de vork aan de opkomst van de aardappel als basisvoedsel.<sup>219</sup>

Tabel 28. De aanwezigheid van bestek in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 27. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
xbestek	100	60	82	100	100
xlepel	92	60	77	90	90
Xmes	58	40	50	90	70
Xvork	50	30	41	70	50

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>218</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 101.

<sup>219</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 114.



## Koffie en thee in Friesland

Koffie en thee waren in de achttiende eeuw populaire producten geworden in vrijwel alle lagen van de samenleving. Dat vond ook zijn weerslag in het aantal producten dat voor de consumptie van koffie en thee werd ontwikkeld. Zo was er theegoed, het theekopje, het theeschoteltje, de theeketel, het theelepeltje, de theebus en het theeblad. Voor koffie waren er koffiekannen, koffieketels, koffiekopjes, koffieschoteltjes, koffiedozen en koffiemolens.<sup>220</sup> Wat opvalt bij een vergelijking tussen de Friese inventarissen en de door Schuurman onderzochte inventarissen is dat koffievoorwerpen in Brabant, Groningen en de Zaanstreek vaker voor komen dan theevoorwerpen, terwijl dat bij de Friese inventarissen juist net andersom is. Dit kan toeval zijn. Het gaat maar om een paar procent van een klein aantal inventarissen. Zeker is dat koffie- en theevoorwerpen zeer algemeen waren. Zowel in Friesland als in Groningen en de Zaanstreek komen ze in minstens 80 procent van de inventarissen voor. In Brabant is dat percentage alleen in 1890 lager.<sup>221</sup>

Tabel 29: De aanwezigheid van koffie- en theevoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Xthee	100	100	100	100	82
xkoffie	80	80	80	95	91
Theegoed	60	90	75	X	X
Koffiekan	60	60	60	X	X
Koffieketel/pot	20	20	20	95	91
Theeketel/pot	20	20	20	95	68

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 102.

<sup>220</sup> Stokroos, *Verwarmen en verlichten*, 120.

<sup>221</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 102.

## Koffie en thee in de binnenvaart

Er is bij deze categorie eigenlijk één opvallend verschil tussen schippers en niet-schippers, namelijk bij de koffiekkan. Deze komt in de schippersinventarissen niet voor, terwijl hij bij niet-schippers in minstens de helft van de inventarissen genoemd wordt. Oud-schipper Rein Blom uit Hindeloopen vertelde eens dat men aan boord koffie en thee in dezelfde ketel zette.<sup>222</sup> Dan was er dus geen aparte koffiekkan nodig.

Tabel 30: De aanwezigheid van koffie- en theevoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 29. Percentages.

Object	Percentage		Totaal %	Percentage Land	
	1850<	1850>		1850<	1850>
Xthee	83	60	73	100	100
xkoffie	50	30	41	80	80
Theegoed	50	40	45	60	90
Koffiekkan	-	-	-	60	60
Koffieketel/pot	8	-	5	20	20
Theeketel/pot	17	10	14	20	20

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

## Drankvoorwerpen in Friesland

Glaswerk komt in alle door Schuurman onderzochte streken in minstens 73 procent van de inventarissen voor, en dat is voor Friesland niet anders. Karaffen komen eveneens vrij algemeen voor, al is het aantal in Friesland na 1850 relatief laag. Schuurman heeft het aantal flessen niet onderzocht maar wel het aantal flessenbakken en het aantal likeurkelders. Deze waren waarschijnlijk slechts bij de hogere sociale groepen in gebruik. Die zijn voor Friesland niet onderzocht en wellicht komen we ze daarom niet tegen. Verder heeft Schuurman nog chocoladevoorwerpen onderzocht. Ook die komen in de Friese inventarissen niet voor.<sup>223</sup>

<sup>222</sup> Loomeijer, *Met zeil en treil*, 61.

<sup>223</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 102-103.

Tabel 31: De aanwezigheid van drankvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Glaswerk	90	60	75	95	95
Karaf	50	20	35	77	59
Fles	50	50	50	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 103.

### Drankvoorwerpen in de binnenvaart

De percentages in de categorie drankvoorwerpen zijn in alle gevallen lager dan bij de walsamenleving. Het onderzoek van Van Holk verschilt op dit gebied enigszins. Hij is in meer dan 75 procent van de schippersinventarissen uit de periode 1870-1890 glaswerk tegengekomen, en in 25-49 procent van de inventarissen karaffen (zie Bijlage 3, pagina 114). Hij merkt wel op dat glaswerk vóór 1800 zelden voorkwam op binnenvaartschepen. Het kan zijn dat dit in Friesland ook in de negentiende eeuw nog zo bleef. Net als Schuurman merkt Van Holk op dat welstand een bepalende factor zou kunnen zijn voor het wel of niet aantreffen van glaswerk.<sup>224</sup>

Tabel 32: De aanwezigheid van drankvoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 31. Percentages.

Object	Percentage Schip. 1850<	Percentage Schip. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Glaswerk	8	20	14	90	60
Karaf	33	10	23	50	20
Fles	17	20	33	50	50

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>224</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 108;164.

## Tabak in Friesland

Tabaksvoorwerpen komen in de Friese inventarissen ongeveer even vaak voor als in de Zaanse. In Groningen en Brabant worden ze minder vaak vermeld. Pijp- en sigaarvoorwerpen, asbakken en tabakskomforen komen in de Zaanstreek duidelijk vaker voor dan in Friesland.<sup>225</sup> Wat dat voorwerp betreft sluit Friesland meer aan bij de andere twee regio's.

Tabel 33: De aanwezigheid van rookvoorwerpen bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Xsigaarvoorwerp	-	10	5	9	23
Xpijpvoorwerp	20	30	35	36	23
Xtabaksvoorwerp	70	80	75	55	36
Snuifdoos	20	-	10	23	5
Kwispedor	30	50	40	27	-
tabakskomfoor	10	30	20	41	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 104.

---

<sup>225</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 103-104.

## Tabak in de binnenvaart

In de categorie rookvoorwerpen zijn er geen grote verschillen tussen schippers en niet-schippers. Alleen de kwispedoor lijkt minder algemeen te zijn bij de binnenvaart, maar komt na 1850 nog altijd vaker voor dan in Brabant en Groningen.

Tabel 34: De aanwezigheid van rookvoorwerpen in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 33. Percentages.

Object	Percentage 1850<	Percentage 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Xsigaarvoorwerp	-	20	9	-	10
Xpijpvoorwerp	-	30	14	20	30
Xtabaksvoorwerp	58	70	64	70	80
Snuifdoos	17	-	9	20	-
Kwispedoor	17	20	18	30	50
tabakskomfoor	8	30	18	10	30

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

## Koken en eten volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Het meeste eet- en drinkgerei aan boord zal vrij sober geweest zijn. Als er echt porselein aan boord was werd daar goed op gepast. Jeltsje Sietema (geboren in 1885) vertelde: “En nou ben ik nog maar alleen over van de Poepen, en er is geen nageslacht meer. En geen schip. Alleen nog mooi blauw porselein, waar iedereen voor aan het loven en bieden is geweest. Maar het spul blijft hier hangen en staan zo lang ik nog leef. Als ik dood ben vechten ze er maar om; wij hebben er ook voor gevochten. Met het skûtsjesilen.”<sup>226</sup> Tijdens het skûtsjesilen zelf was er natuurlijk het risico dat het porselein kapot zou vallen. Daarom werd het dan uit de roef gehaald en in korven op de wal gezet.<sup>227</sup>

Het porselein was waarschijnlijk te kostbaar voor dagelijks gebruik. In het wrak van de *Zeehond* zijn porseleinen borden gevonden zonder gebruikssporen.<sup>228</sup> In het verhaal “De Jonge Froukje” van Halbertsma dat zich rond 1820 afspeelt heeft het jongste kind in de familie een blikken bordje.<sup>229</sup> Vroeger aten mensen vaak gezamenlijk uit hetzelfde bord. Dat gebeurde ook nog bij Pieter Brouwer aan boord in de jaren 1910-1920.<sup>230</sup> Bij Anna Boonstra was veel koperwerk aan boord omdat haar moeder daarvan hield. Vanaf haar vijfde moest Anna daarom steeds koper poetsen, zodat ze er uiteindelijk een hekel aan kreeg.<sup>231</sup>

Volgens Tjipke Postma was het eten aan boord altijd een belangrijk vraagstuk, zeker als er geen vrouw mee aan boord voer. Om er makkelijk vanaf te komen werd weleens genoeg gekookt voor een aantal dagen. Dan werd het steeds weer opgewarmd. Er waren ook schippers die koffie- en theezetten al teveel werk vonden en daarom liever even een slokje drank namen. Als er geen vrouw aan boord was bekommerde de schipper zich volgens Postma ook niet om zaken als koffiemelk want dat raakte te snel bedorven. Liever deed men wat suiker in de koffie.<sup>232</sup>

Er was duidelijk vaak weinig tijd voor een bakje koffie of een kopje thee. Oud-skûtsjeschipper Rein Blom vertelde: “Als de wind gunstig was had je even tijd om een kopje thee of koffie te zetten. Ja, ’t ging aan boord anders dan thuis want in de ketel waarin je koffie kookte werd ook thee gezet, natuurlijk nadat hij was omgespoeld met buitenboordwater, waar je dan ook maar was. Intussen aardappels

---

<sup>226</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 15.

<sup>227</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 30.

<sup>228</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 187.

<sup>229</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 25.

<sup>230</sup> Jansma en Brouwer, *Hoop doet leven*, 52.

<sup>231</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 30.

<sup>232</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben: Mei of sûnder frouljue oan board,” *It Heitelân* 1 (Januari 1937): 15.

schillen of tenminste iets klaarmaken voor etenstijd.”<sup>233</sup> Thijs Sijbranda kreeg als kind puur vet te eten om sterker te worden. Bij hem aan boord werd weinig koffie gedronken want daar zou men rood haar van krijgen. Wel werd er thee gedronken.<sup>234</sup> Over thee wordt wel vaker gesproken in de schippersverhalen.<sup>235</sup> In het verhaal van Halbertsma zet de schipper bijvoorbeeld kamillethee voor zijn zieke vrouw.<sup>236</sup>

Ook de consumptie van tabak komt regelmatig aan de orde.<sup>237</sup> Het gaat daarbij zowel om pijptabak als om pruimtabak. Tjipke Postma schreef bijvoorbeeld over tabaksconsumptie aan boord van een schip zonder schippersvrouw. Als er een vrouw aan boord was mocht de schipper vaak niet roken of pruimen in de roef.<sup>238</sup> Als er geen vrouw aan boord was nam men het met die regels niet zo nauw. Schipper Jacob Zwerver nam vaak wat pruimtabak voordat hij ging slapen. Na een paar uur kreeg hij daar dan wel last van dus dan was hij weer mooi op tijd klaar om te gaan pompen. Meestal stond er dan alweer aardig wat water in het houten scheepje.<sup>239</sup>

Verder bevatten de schippersverhalen veel referenties naar Berenburg. Kruidenbitter werd vroeger veel gedronken door schippers, vissers en anderen die veel in weer en wind buiten moesten werken. Het werd beschouwd als een goed middel tegen verkoudheid.<sup>240</sup> Waar sommige mensen bij elkaar op theevisite gingen, kregen schippers soms berenburgdrinkers op visite.<sup>241</sup> Ook bij het wedstrijdzeilen dronk men graag een slokje. Sietse Sytema gaf zijn bemanning dan echter rode Spaanse samos. En als het dan niet vloten wou, zei Tjitte Brouwer uit Terhorne, die af en toe eens bij hen aan boord stapte: “Sietse, bliksem, je moet de mannen ook niet van die flauwe rotzooi schenken: je moet een glaasje berenburg onder de kurk hebben.”<sup>242</sup> Als boeren in Grou een vervoerder nodig hadden lokten ze soms de schippers met Grouster berenburg. Dat was tevens een manier om de loonkosten laag de houden.<sup>243</sup> Turfschippers deelden op hun beurt drank uit aan de turfladers in de veengebieden.

---

<sup>233</sup> Looimeijer, *Met zeil en treil*, 61.

<sup>234</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 17.

<sup>235</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 32.

<sup>236</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 107.

<sup>237</sup> *Ibidem*, 26.

<sup>238</sup> Tjipke Postma, “Ut it skipperslibben: Mei of sûnder frouljue oan board,” *It Heitelân* 4 (Januari 1937): 15.

<sup>239</sup> *Leeuwarder Courant*, 24 september 1951.

<sup>240</sup> *Leeuwarder Courant*, 28 juli 1992.

<sup>241</sup> Speerstra, *Vorbije vloot*, 126.

<sup>242</sup> *Ibidem*, 17.

<sup>243</sup> Speerstra, *Heil om Seil*, 72.

## Kleding en Sieraden

### Kleding in Friesland

Bij de kleding is voor een andere indeling van periodes gekozen, namelijk die van de periode 1816-1830 en 1830-1860. Na 1860 wordt kleding in de inventarissen niet meer gespecificeerd. Het wordt dan slechts met termen als kleding, lijfdracht, bovengoed en ondergoed aangeduid. Vóór 1860 is kleding meestal vrij gedetailleerd omschreven, al wordt kleur en materiaal zelden vermeld. Daar klederdracht vaak in versiering, kleur en materiaal tot uitdrukking komt kunnen boedelinventarissen slechts ten dele verschillen tussen streken aanduiden. De meest voorkomende kledingstukken die Schuurman in Groningen en de Zaanstreek heeft aangetroffen zijn: jas, jak, vest, broek, japon, rok, schort, buis, hemd, onderbroek, nachtgoed, omslagdoek, hoed, muts, ondermuts, kaper, zakdoek, handschoen en kousen. In Friesland zijn grotendeels dezelfde kledingstukken in trek. In de Zaanstreek komt de japon en de kaper veel voor, terwijl we die in Groningen en Friesland niet of nauwelijks tegenkomen.<sup>244</sup> Verder komt de slaapmuts in Friesland weinig voor.

---

<sup>244</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 104-106.



Tabel 35: De aanwezigheid van kleding in Friesland en Oost-Groningen. Percentages.

Object	Percentage Frl. 1830<	Percentage Frl. 1830>	Totaal %	O-Groningen 1830
Jas	29	33	31	59
Jak	43	33	38	50
Broek	100	83	92	68
Vest	86	50	69	59
Schort	14	33	23	59
Rok	57	83	69	86
Buis	57	33	46	32
Hemd	71	83	77	100
Onderbroek	29	17	23	41
Hoed	86	100	92	68
Pet	29	17	23	13
Muts	29	67	46	55
Kousen	100	67	85	77
Want/handschoen	57	17	38	32
slaapmuts	14	-	8	50

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 105.

Populaire materiaalsoorten zijn wol, duffel, laken, linnen, damast en bont. Katoen komt in de Friese inventarissen opvallend weinig voor. In Groningen ligt het percentage in 1830 op 68 procent en in de Zaanstreek zelfs op 91 procent. Bont komt in Friesland juist veel voor, maar wellicht gaat het hier om *bontgekleurd*. Historicus S.J. van der Molen geeft in zijn werk *Het Fries kostuum* een citaat uit 1763 van ene meneer Knoop, over het vrouwenkostuum: "Bij hen moest 'alles bont zijn' en wel van katoen, sits, wol en damast. Zij kenden evenwel hun plaats: zijden stoffen lieten zij over aan de vrouwen *van hoger staat*." <sup>245</sup> Vijfschacht, kant en zijde komen in ongeveer de helft van de Groninger boedelinventarissen voor, en voor zijde geldt dat ook in de Zaanstreek. <sup>246</sup> Voor de overige materiaalsoorten zijn er geen opvallend grote verschillen. In de schippersinventarissen wordt slechts incidenteel de materiaalsoort genoemd. Toch komen vrijwel alle materiaalsoorten er voor.

<sup>245</sup> S.J. van der Molen, *Het Fries kostuum en de streekdrachten van Hindeloopen, Ameland en Terschelling* (Augustinusga: Jansma, 1987), 56.

<sup>246</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 106.

Tabel 36: De aanwezigheid van kledingstoffen bij Friese middenstanders , bij Friese schippers en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1830<	Percentage Frl. 1830>	Totaal %	Schippers Totaal %	O-Groningen 1830
Wol	67	80	73	18	63
Duffel	50	20	36	18	36
Kalmink	33	0	27	9	27
Laken	67	40	55	27	73
Merinos	17	20	18	9	32
Linnen	50	40	45	9	45
Vijfschacht	17	-	9	9	68
Damast	83	-	45	18	18
Kant	-	20	9	9	41
Zijde	17	20	18	27	55
Manchester	33	20	27	9	X
Bont	67	60	64	18	X
Serge	33	-	18	18	X
Bever	33	-	18	-	X
Nanking	17	-	9	-	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 106.

## Kleding in de binnenvaart

In de meeste inventarissen zijn mannen- en vrouwenkleding apart gegroepeerd. Daardoor is het mogelijk om een tabel te maken waarin de kleding per geslacht wordt weergegeven. Zo is duidelijk te zien dat het jak vooral een vrouwenkledingstuk was, net als schort, muts, boezelaar en mantel. Het vest, het baaitje en de buis zijn juist weer kledingstukken die bij mannen horen. Deze verschillen zijn vrij duidelijk waarneembaar, in tegenstelling tot de verschillen tussen schippers en niet-schippers. Mogelijke verschillen tussen schippers en niet-schippers zijn dat in de schippersinventarissen relatief vaak onderbroeken vermeld worden, terwijl in de inventarissen van niet-schippers vaker een hemdrok wordt genoemd. Daarnaast lijkt het erop dat schippers vaker een baaitje en een duffelse jas of *pijjecker* droegen. In een schippersinventaris uit 1835 en een uit 1847 wordt zo'n pijjecker genoemd, gemaakt van de wollen stof *duffel*.<sup>247</sup> Dit type jas raakte rond het tweede kwart van de negentiende eeuw in zwang en groeide uit tot een type dat vrij kenmerkend was voor schippers. Hij werd echter niet *uitsluitend* door zeelieden gedragen want hij wordt ook in twee inventarissen van niet-schippers genoemd.<sup>248</sup> Verder worden in de schippersinventarissen relatief vaak onderbroeken vermeld, terwijl in de inventarissen van niet-schippers vaker een hemdrok wordt genoemd.

Enigszins opvallend is het ontbreken van de pet in de schippersinventarissen. Blijkbaar droeg de schipper een hoed of een muts, maar nog geen pet. Een schilderij van de Friese schilder Dirk Sjollema uit de eerste helft van de negentiende eeuw (zie Afbeelding 3 op bladzijde 93) sluit hierbij aan: de voorname heren op het grote schip in het midden dragen hoeden terwijl de personen in het kleinere schip langszij een muts op hebben.

Bij de schippersvrouwen zijn de percentages voor alle kledingstukken lager dan bij niet-schippers, met uitzondering van de jak, de rok en de handschoen. Met name de hoed, de mantel en het hemd komen bij niet-schippers veel vaker voor.

---

<sup>247</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26; Inventarisnummer 78026, aktenummer 43, d.d. 13 februari 1835. Inventarisnummer 147024, aktenummer 37, d.d. 18 juli 1849.

<sup>248</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 100005, aktenummer 55, d.d. 11 mei 1827; inventarisnummer 37033, aktenummer 354, d.d. 2 december 1851.

Tabel 37: De aanwezigheid van kleding in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders, heren- en dameskleding van elkaar gescheiden. Percentages.

Object	Man	Schipper	Vrouw	Schippersvrouw
Jas	33	20	-	-
Jak	22	-	67	100
Broek	89	40	50	38
Vest	89	40	17	-
Schort	-	-	67	50
Rok	44	40	83	88
Buis	56	20	17	-
Hemd	44	80	100	63
Onderbroek	22	80	33	13
Hoed	78	60	100	25
Pet	11	-	-	-
Muts	11	-	83	50
Kousen	78	60	83	50
Want/handschoen	33	20	17	38
slaapmuts	11	-	-	-
Boezelaar	-	-	50	25
Mantel	-	-	83	25
Baaitje	44	60	-	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schippersinventarissen.

**Afbeelding 3: Detail van een schilderij van Dirk Piebes Sjollema.  
Kofschip en andere schepen in rustig water, 1800-1840.**



Bron: Fries Scheepvaartmuseum. Objectnummer 1980-105.

## Kleding volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

Uit de inventarissen bleek dat weinig schippers een pet hadden. Schippersknechten droegen juist vaak een muts. In 1840 werd een boek uitgegeven met karakterschetsen en beschrijvingen van Nederlanders uit verschillende beroepsgroepen. Daarin staat een anekdote over een jongen die als schippersknecht aan de slag moet. Zijn vriendin roept uit: “Wat? Jij met pakkies langs de deuren lopen; een karrepoetsmuts op je gepoeierde hoofd! Jij met soldatenkapot om je lieve lijf in plaats van je rok met passament.”<sup>249</sup> De karpoets was een ruige wollen of bonte muts. Volgens het Fries woordenboek uit 1911 werd deze vroeger door veel (Friese) schippers(-knechten) gedragen. In Friesland staat de muts als *rûgemûtse* bekend.<sup>250</sup> Ook de eerder genoemde historicus S.J. van der Molen wees op het feit dat zeelieden zich onderscheidden van de walsamenleving doordat zij een Engelse of ruige muts of kapoenmuts droegen.<sup>251</sup> In de loop van de negentiende eeuw is de pet bij schippers ingeburgerd geraakt.

Het hoofddeksel was een belangrijk kenmerk voor bepaalde sociale groepen. Rond 1900 waren de rijke schippers herkenbaar aan een hoed, de armeren droegen een (schippers-)pet, bij voorkeur van het merk Roosenstein, en de armsten droegen een muts.<sup>252</sup> In een uitgave van *De Telegraaf* stond in 1897 de volgende beschrijving van een schipper: “De schipper is eenvoudig gekleed: broek van donkere stof, waarboven een eveneens donker gekleurde boezeroen, zwarte pet, enigszins schuin staand op het niet al te kort geknipte haar. Hoe eenvoudig ook, de kleeren zijn degelijk. Vaak draagt onze man gouden ringetjes in de ooren: dat is goed voor de oogen, weet ge? Het door de zon eenigszins gebruinte gelaat eindigt in een kort geknipten baard, die soms inkrimpt tot een klein haarbosje onder de kin aan den hals, alleen zichtbaar als de eigenaar ervan het hoofd achterover buigt. Een knevel [snor] draagt de schipper niet. Dat past niet voor ons soort menschen, dat is goed voor heeren.”<sup>253</sup> De schrijver voegde er nog aan toe dat boeren de pet vaak recht droegen met de klep naar voren, dat schippers de pet enigszins schuin droegen en dat fabrieksarbeiders de pet nog schuiner droegen.<sup>254</sup>

---

<sup>249</sup> Henry Brown, *De Neederlanden: Karakterschetsen, kleederdragten, houding en voorkomen van verschillende standen* ('s Gravenhage: Nederlandsche Maatschappij van Schoone Kunsten, 1841), 31.

<sup>250</sup> Waling Dykstra et al., *Friesch woordenboek: Lexicum Frisicum*. Deel 3 (Leeuwarden: Meijer en Schaafsma, 1898), 46.

<sup>251</sup> Van der Molen, *Het Fries kostuum*, 90.

<sup>252</sup> Jansen en Jansma, *Troch de wyn*, 151.

<sup>253</sup> *De Telegraaf*, 2 juni 1897.

<sup>254</sup> *Ibidem*.

Op het dragen van oorringen zal later worden ingegaan. De kamizool (een soort hemd) en de das (sjaal) werden wel enkele keren in de inventarissen van niet-schippers genoemd maar kwamen in de schippersinventarissen niet voor.<sup>255</sup> Deze kledingstukken komen zowel bij de iets armere als bij de iets rijkere inventarissen voor. De das wordt alleen in inventarissen van boeren genoemd.<sup>256</sup>

In 1803 werd het werk *Afbeeldingen van de kleeding, zeden en gewoonten in de Bataafsche Republiek* uitgegeven, met daarin onder andere een beschrijving van de kleding van een Friese schipper: “De Schipperoom, hier verbeeld, heeft zijn beste pak aan, dat is, zijn nieuwste: want, behalven dit laatste onderscheid, is dit pak volkomen gelijk aan dat, ’t geen hij in de week draagt. Deze kleding bestaat in een bruinen sergie rok [een bepaald soort kort jasje met lange mouwen], een wijden broek van dezelfde stof, met groote strikken onder de knieën vast gemaakt, een damaste borsthembd met zilveren knopen. De man draagt om den hals een smal dasjen, zijn hembd is met twee gouden knopen onder de kin vastgemaakt. Een groot driepuntig hoed, met opgeslagene randen, die digt tegen den bol aansluiten, en, wanneer de jaaren het vereisschen, een eenvoudig onbepoederde paruik, hier in bestaat het kapsel van deze hupsen oom en van zijns gelijken.”<sup>257</sup>

De vrouw van de schipper is als volgt gekleed: “een katoene jak, van vooren toegemaakt, een damasten rok met veele plooiën over den breeden hoepelrok hangend. Een voorschootje van oostindisch katoen, een doek over de schouders en een stroohoed mede met oostindisch cits gevoerd, maaken het overige van haar tooisel uit. Deze goede Friesinnen kennen geene andere pronk, als dat eene ieder van haar met even zindelijk een fijne stoffe als haare bekende gekleed zij. De mode verfijning gaat bij haar niet zoo verre, dat zij eenige de minste verandering in de gedaante der klederen zoude veroorzaaken.”<sup>258</sup> De kledingstukken die in deze beschrijving genoemd worden komen in de inventarissen van niet-schippers net zo goed voor, dus ze duiden misschien eerder op Friezen met een zekere welvaart dan op mensen met een bepaald beroep. Ook het katoen kan op een bepaalde welvaart duiden; volgens de inventarissen droegen mensen uit de middenstand vooral veel wollen stoffen.

Over kleding wordt ook in sommige schippersverhalen gesproken. In het verhaal van Halbertsma draagt de schipper een typische zeemansjekker. De schippersvrouw is handig in het maken van kleren

---

<sup>255</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 17009, aktenummer 39, d.d. 26 juni 1826; inventarisnummer 113007, aktenummer 18, d.d. 6 maart 1828; inventarisnummer 78036, aktenummer 161, d.d. 27 mei 1840; inventarisnummer 24041, aktenummer 163, d.d. 14 december 1849.

<sup>256</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 78012, aktenummer 29, d.d. 29 januari 1828; inventarisnummer 78036, aktenummer 161, d.d. 27 mei 1840.

<sup>257</sup> Evert Maaskamp, *Afbeeldingen van de kleeding, zeden en gewoonten in de Bataafsche Republiek* 9 (Amsterdam: Evert Maaskamp, 1803), VII.

<sup>258</sup> Maaskamp, *Afbeeldingen van de kleeding*, VII.

en maakt van een boezeroen een kieltje. Deze twee kledingstukken worden ook wel als synoniem voor elkaar gebruikt en zijn beide een soort werkjas zonder voorsluiting die veel door boeren, werklui en zeelieden gedragen werd.<sup>259</sup> Ook de moeder van Thijs Sijbranda was goed in het maken en repareren van kleding. Ze maakte bijvoorbeeld kieltjes, colbertpakjes en zolen onder de sokken. Maar ondanks de mooie kleding werden de schipperskinderen op school gezien als ‘de schipperskloten op touwschoentjes’.<sup>260</sup> Waarschijnlijk is dit beeldspraak en droegen ze niet echt touwschoenen. Elders in de memoires van Sijbranda staat bijvoorbeeld dat hij even met de klompen moest kloppen als hij ‘s nachts veilig voorin de durk was aangekomen.<sup>261</sup> Toch waren er schippers die ander schoeisel hadden dan mensen met een niet-varend beroep. Het betreft de zogenoemde ‘schipperspantoffels’. Dit waren extra stevige pantoffels, met een dikke leren zool en houten pennen. In het wrak van de *Zeehond* (vergaan in 1886) is een paar van zulke pantoffels aangetroffen.<sup>262</sup> In een krantenartikel uit 1986 konden enkele oud-Leeuwarders zich nog herinneren dat in Leeuwarden vroeger een schoenenzaak was waar dergelijke pantoffels verkocht werden. Volgens hen werden de schoenen niet meer verkocht omdat ‘de echte uitgesproken schipper van vroeger’ niet meer bestond. Op de Veluwe en in Zeeland, waar men langer aan de traditionele klederdracht vasthield, zou men in 1986 nog op ‘schipperspantoffels’ lopen, al werden die dan anders genoemd.<sup>263</sup>

De onderkleding was mogelijk nog iets waarin schippers enigszins afweken van de walsamenleving. Philip Kooperberg constateerde dat het wollen ondergoed bij de schippersbevolking ‘tot overdrijvens toe’ werd vermenigvuldigd.<sup>264</sup> Schipperskind Roelof Salomons vertelde over de kleding bij hem aan boord in de jaren 1920: “En dan te bedenken dat we, zomer en winter, heel wat kleren aan hadden. Een lange wollen onderbroek en een lang wollen hemd, dan een gebreide borstrok, een overhemd zonder boord en, naarmate de kou, een, twee, of drie truien en een oude jas. We liepen in die jaren allemaal op Deense schoenklompen (een soort schipperspantoffels).”<sup>265</sup> Er zijn verder geen aanwijzingen voor deze bewering gevonden, hoewel het niet onwaarschijnlijk is dat mensen die in weer en wind buiten moesten werken meer ondergoed droegen. Dat zou dan evenzogoed voor vissers en boeren kunnen gelden.

---

<sup>259</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 29, 102, 210.

<sup>260</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 7-14.

<sup>261</sup> *Ibidem*, 17.

<sup>262</sup> Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 199.

<sup>263</sup> ‘t *Kleine Krantsje*, 1 oktober 1986.

<sup>264</sup> Kooperberg, *Geneeskundige plaatsbeschrijving*, 120.

<sup>265</sup> Gabel en Jansma, *Jachten en jagen*, 81.



Tijdens schaats- en zeilwedstrijden deden de schippers de bovenbroek vaak uit. Douwe Visser (geboren in 1902) vertelde: “Toen stonden ze samen aan de streep. ‘Bliksem, Jan,’ fluisterden we, ‘trek je broek toch uit, joh.’ En Jan knoopte de zak los en slingerde z’n bovenbroek over de touwen. Ik zie ‘m nog in die lichte, gebreide onderbroek over de baan stuiven. Hij was gewoonweg niet meer te houden.”<sup>266</sup> Jeltsje Sietema: “Als er vroeger een wedstrijd te verzeilen was, gaf vader het roer uit handen. Douwe Tjerkstra zie ik nog in een nieuwe zeilbroek aan ons helmhout zitten. Douwe had een beetje de allures van een rijkelui-zeiler, maar hij was een machtige stuurman. De ouwe Friese schippers zaten het liefst in de onderbroek. Zo was Douwe nou eenmaal niet.”<sup>267</sup>

Veel zeelieden droegen een specifiek soort onderkleding, namelijk een hemd en onderbroek van rode baai: een sterk vervilte, ruwe wollen stof. In twee schippersverhalen wordt over zo’n rode baai gesproken. Feikje Bakker Ferwerda (geboren in 1896) vertelde: “Goed kleden natuurlijk, want als we in onze tijd zo weinig kleren hadden gedragen als de jeugd nu, dan hadden we hier beiden niet zo recht van lijf en leden gezeten. Dus we lopen de Vrijhaven van Hamburg binnen. Hij had water in z’n laarzen. Dus een droog wollen onderpak. Gebreid. *En een rood baaien hemd*. Anders ben je ‘s nachts nog koud.”<sup>268</sup> Aldert Hoekstra (geboren in 1898) vertelde over een binnenvaartschipper in 1906 die in een rood baaien hemd de roef uitstormde om een bevriende schipper in nood te helpen.<sup>269</sup> Toch werd het rood baaien hemd niet uitsluitend door zeelieden gedragen, want in een inventaris van een boerenknecht uit 1840 wordt er bijvoorbeeld ook een genoemd.<sup>270</sup>

Tot slot kan in de categorie kledingaccessoires kan nog de geldbuidel vermeld worden, in het Fries *ponge* genaamd. In drie schippersverhalen komt zo’n *ponge* ter sprake. Schipper Sietse Sietema had op een dag een zeilwedstrijd gewonnen en betaalde een rondje in de kroeg. Toen het aan betalen toe was, kon hij echter nergens zijn *gebreide beurs met geld* vinden. Enige tijd later kwam de aap uit de mouw –of liever: uit de broek van zijn vrouw Gjet, die nogal op de centen lette.<sup>271</sup> In het verhaal van Halbertsma wordt over de *ponge* slechts gezegd dat deze leegraakte naarmate het schip langer stil bleef liggen.<sup>272</sup> De vader van Thijs Sijbranda had ook een gebreide geldbuidel. Sijbranda merkt daarover op dat het net zo’n buidel was als het soort dat kinderen gebruikten om de knikkers in te bewaren.<sup>273</sup>

---

<sup>266</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 25.

<sup>267</sup> *Ibidem*, 17.

<sup>268</sup> Speerstra, *Voorbije vloot*, 196.

<sup>269</sup> Speerstra, *Kop in de wind*, 9.

<sup>270</sup> Tresoar, notarieel archief, toegang 26: inventarisnummer 78036, aktenummer 161, d.d. 27 mei 1840.

<sup>271</sup> Speerstra, *Speerstra omnibus*, 31.

<sup>272</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 107.

<sup>273</sup> Sijbranda, *By ús folk*, 10-11.

## Sieraden en accessoires in Friesland

In bijna alle boedelinventarissen zijn sieraden aangetroffen. Het percentage sieraden is in Groningen en de Zaanstreek ongeveer even hoog als in Friesland. Alleen Brabant wijkt af qua aantallen en diversiteit. Volgens de onderzochte Friese inventarissen zijn oorijzer, ketting, gesp (inclusief schoengespen), speld en knoop de populairste sieraden. In Groningen en de Zaanstreek zijn dit in 1830 oorijzer, ring, ketting, gesp en speld, en in 1890 ring, oorring (in de Zaanstreek), ketting, armband, speld, broche (in de Zaanstreek) en medaillon. Het oorijzer komt dan in Groningen nauwelijks nog voor en in de Zaanstreek eveneens veel minder frequent. Een mogelijke oorzaak van deze verdwijning was de verandering in smaak en in de internationale mode. In de noordelijkste provincies is deze ontwikkeling waarschijnlijk rond 1850 in Groningen in gang gezet. Het verhaal gaat dat voornamelijk zeekapiteinsvrouwen uit Winschoten, Hoogezand, Sappemeer, Wildervank, Pekel-A en Veendam in 1856 de oude klederdracht verwierpen en met los haar gingen lopen. Ze voeren vaak met hun echtgenoot mee en werden in andere landen dan nagekeken vanwege de oorijzers. Ze zagen zich daardoor gedwongen om die af te zetten en deden dat later ook in hun woonplaats.<sup>274</sup> Waarschijnlijk is het oorijzer dus eerst in Groningen verdwenen en daarna in Friesland, en eerder bij de rijkere (stads-)dames dan bij de armere bevolking.<sup>275</sup> De generatie na 1880 droeg vrijwel geen oorijzers meer. Dat duidt op nog een andere verklaring voor het verdwijnen van het oorijzer, namelijk dat het juist in 1880 slecht ging met de Friese economie. Op het platteland werd het oorijzer nog relatief veel gedragen en daar sloeg de economische malaise zwaar toe. We hebben in hoofdstuk 2 gezien dat dat voor schippers eveneens het geval was.<sup>276</sup> Armband, broche en medaillon worden in de Friese inventarissen niet of nauwelijks genoemd. Opvallend is verder het grote aantal gouden en zilveren knopen ten opzichte van Groningen en de Zaanstreek.<sup>277</sup> Wat de sieraden betreft lijkt men in Friesland iets langer aan tradities vast te houden.

---

<sup>274</sup> *Leeuwarder Courant*, 11 december 1987.

<sup>275</sup> Van der Molen, *Het Fries kostuum*, 60.

<sup>276</sup> *Ibidem*, 50.

<sup>277</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 107-109.

Tabel 38: De aanwezigheid van sieraden bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Xsieraad	83	100	90	82	77
Xhoofdsieraad	33	50	40	45	9
Oorijzer (goud)	17	38	25	36	5
Oorijzer (zilver)	17	13	15	5	-
Ring	25	13	20	27	59
Xoorring	8	-	5	14	9
Xketting	50	38	45	27	32
Xgesp	58	13	40	41	5
Xarmband	-	-	-	-	14
Xspeld	25	63	40	32	23
Xbroche	8	13	10	-	9
Xmedaillon	-	-	-	5	14
Xknoop	42	38	40	9	-
Bloedkoralen	17	25	20	-	-
Slotje	8	25	15	X	X

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 108-109.

Het percentage horloges is in Friesland ongeveer hetzelfde als in Groningen en de Zaanstreek. Brabant haalt dat percentage pas rond 1890. Het aantal zilveren horloges in in die regio's bijna even groot terwijl in de Friese inventarissen alleen zilveren horloges genoemd worden. Dameshorloges raken pas aan het eind van de negentiende eeuw in de mode al worden ze in de Friese inventarissen nog niet als zodanig genoemd. Flaconnetjes en reukdoosjes worden met name in de Zaanstreek populair. Friesland lijkt in die zin meer op Groningen. De beugeltas wordt in alle regio's steeds minder populair, al ligt het percentage in de Zaanstreek rond 1890 nog altijd op 36 procent.<sup>278</sup>

<sup>278</sup> Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 110.

Tabel 39: De aanwezigheid van accessoires bij Friese middenstanders en in Oost-Groningen in percentages.

Object	Percentage Frl. 1850<	Percentage Frl. 1850>	Totaal %	O-Groningen 1830	O-Groningen 1890
Xhorloge	42	63	50	50	50
Xhorloge (goud)	-	-	-	32	36
Xhorloge (zilver)	42	63	50	32	18
Dameshorloge	-	-	-	5	14
Reukdoosje	17	38	25	27	41
Beugel	25	-	15	32	9

Bronnen: Zie bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten; Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl*, 110.

### Sieraden en accessoires in de binnenvaart

Voor wat betreft de aanwezigheid van sieraden zijn er over het algemeen weinig grote verschillen tussen de inventarissen van schippers en niet-schippers. Het dragen van schoen- en broekgespen lijkt in de tweede helft van de negentiende eeuw voor beide groepen te hebben afgedaan. Als we de totale percentages van schippers en niet-schippers met elkaar vergelijken dan zijn de grootste verschillen aanwezig bij de objecten: gouden oorijzer, speld en ooring. Bij enkele inventarissen van niet-schippers was de vrouw al enkele jaren voor het opmaken van de inventaris overleden, zie Tabel 2 in Bijlage 2. Daardoor was het oorijzer misschien niet meer aanwezig en dat zou de lagere percentages kunnen verklaren. Hetzelfde zou dan kunnen gelden voor de speld, bloedkoralen en het slotje. Qua materiaal is er wel een overeenkomst: in beide gevallen komt het gouden oorijzer vaker voor dan het zilveren. Wat de ooring betreft was er waarschijnlijk werkelijk een verschil tussen schippers en niet-schippers. In zes schippersinventarissen wordt een ooring of oorbel genoemd, en in een inventaris uit 1847 en een uit 1865 wordt expliciet aangegeven dat de oorringen door de man werden gedragen. Voor het dragen van schippersoorringen zijn weinig directe bronnen, en daarom stelde Maritiem Museum Prins Hendrik in 1988 aan bezoekers de vraag of zij nog informatie hadden over voorouders die schippersoorringen hadden gedragen. Er kwamen 115 reacties. De gegevens werden door Henk Dessens, thans hoofd collectie van Het Scheepvaartmuseum, verwerkt in een artikel voor tijdschrift *De Bokkepoet*. Het viel Dessens op dat turfschippers en schippers en vissers uit Friesland, Drenthe en Groningen oververtegenwoordigd waren, en dat ook mannen uit andere beroepsgroepen soms oorringen droegen.

Een conclusie van het onderzoek was dat het dragen van schippersoorringen in de negentiende en het begin van de twintigste eeuw een zeker gebruik is geweest, al blijft onbekend hoe algemeen het precies was. Daarnaast bleek dat schippers die na 1880 geboren waren geen oorringen meer droegen. Dat was dus dezelfde generatie die afstand nam van het oorijzer. Het dragen van oorringen had voornamelijk een sierfunctie, hoewel er misschien ook medicinale redenen meegespeeld kunnen hebben. Ooringetjes zouden helpen tegen oogkwalen en hoofdpijn. Ook zouden ze het gezichtsvermogen verbeteren. In de Europese geneeskunde werd lange tijd gedacht dat men bepaalde kwalen kon genezen door in de nabijheid van het zieke lichaamsdeel een wondje aan te brengen. De ontsteking in de ogen kon worden verholpen als het wondje in de oorlel ging etteren. De schadelijke lichaamsstoffen werden dan als het ware afgeleid naar het oor.<sup>279</sup>

Tabel 40: De aanwezigheid van sieraden in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 38. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Xsieraad	92	70	82	83	100
Xhoofdsieraad	50	70	59	33	50
Oorijzer (goud)	42	60	50	17	38
Oorijzer (zilver)	8	10	9	17	13
Ring	33	40	36	25	13
Xoorring	25	30	27	8	-
Xketting	42	60	50	50	38
Xgesp	67	10	41	58	13
Xarmband	17	10	14	-	-
Xspeld	50	70	59	25	63
Xbroche	-	-	-	8	13
Xmedaillon	-	-	-	-	-
Xknoop	17	20	33	42	38
Bloedkoralen	25	50	36	17	25
Slotje	17	80	45	8	25

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

<sup>279</sup> Henk Dessens, Floris Hin en Gerard Meijer, "Schippersoorringetjes," *Bokkepoot*, no. 78 (Maart 1989): 1-24.

Ook bij schippers is duidelijk te zien dat de beugeltas uit de mode raakte. Wat horloges en reukdoosjes betreft sluiten de schippers eveneens aan bij de walsamenleving.

Tabel 41: De aanwezigheid van accessoires in de Friese binnenvaart in vergelijking met Friese middenstanders uit tabel 39. Percentages.

Object	Percentage Schipp. 1850<	Percentage Schipp. 1850>	Totaal %	Percentage Land 1850<	Percentage Land 1850>
Xhorloge	42	50	45	42	63
Xhorloge (goud)	0	0	0	-	-
Xhorloge (zilver)	33	40	36	42	63
Dameshorloge	0	0	0	-	-
Reukdoosje	17	50	32	17	38
Beugel	50	0	27	25	-

Bronnen: Zie bijlage 1, Schippersinventarissen.

### Sieraden en accessoires volgens overige bronnen en ooggetuigenverslagen

In de onderzochte schippersverhalen komen sieraden nauwelijks aan de orde. In het verhaal van Halbertsma wordt een keer aan schippersoorringetjes gerefereerd die schudden omdat de schipper aan het lachen is.<sup>280</sup> En Marten Sijbranda vertelt in zijn mémoires over het kopen van een armbandhorloge: “Sierdje was pas jarig geweest en werd twintig jaar. Ze lagen met hun schip in Dordrecht, mooi dichtbij. Op een zaterdag ging ik naar haar toe, maar kocht eerst een gouden armbandhorloge voor haar. Het kostte f25,= en ik verdiende f6,= per week. Vier weeklonen, maar voor een lieve meid had je toch veel over.”<sup>281</sup>

<sup>280</sup> Halbertsma, *De Jonge Froukje*, 15.

<sup>281</sup> Sijbranda: *Herinneringen*, 30.

## Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om uit te zoeken of in de periode 1811-1920 in Friesland sprake was van een aparte schipperscultuur die anders was dan de cultuur van de bevolking die niet in de scheepvaart actief was. Ook zou de ontwikkeling van beide culturen met elkaar worden vergeleken. Het ging daarbij om materiële cultuur en meer specifiek om huisraad die in de roef of voorin het schip te vinden was. In de negentiende eeuw zou een ontwikkeling hebben plaatsgevonden naar meer huiselijkheid; een ontwikkeling die voor een belangrijk deel tot uitdrukking kwam in de objecten die men in huis had, zoals kachels, olielampen, vloerkleden, tafelkleden, klokken en dergelijke. De woonruimte op de meeste binnenvaartschepen was rond 1850 echter nog zeer klein dus men kan er niet zonder meer van uitgaan dat de ontwikkeling naar meer 'huiselijke' objecten in de binnenvaart identiek was aan die ontwikkeling bij niet-schippers. Daarnaast gingen steeds meer schippersfamilies in de negentiende eeuw permanent aan boord wonen waardoor de schipperswereld meer een aparte wereld werd. Dat zou mogelijk tot uitdrukking komen in de materiële cultuur.

Over de materiële cultuur van de Friese binnenvaart in de negentiende eeuw was nog maar weinig bekend. Veel informatie was afkomstig van getuigenverslagen en was nog nauwelijks met andere (objectievere) bronnen vergeleken. De beste manier om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van huisraad aan boord van binnenvaartschepen is middels boedelinventarissen. Boedelinventarissen kunnen ook een zeer gedetailleerd beeld geven van het materiële bezit van (onder anderen) personen uit de middenklasse in de negentiende eeuw. Daardoor is een vergelijking tussen beide groepen mogelijk. Getracht is om het onderzoek zo uit te voeren dat zowel regionale verschillen duidelijk worden als verschillen die met het beroep (schippers) te maken hebben. Daarvoor zijn eerst steeds de resultaten uit Friese inventarissen vergeleken met het inventarisonderzoek van Anton Schuurman naar drie andere Nederlandse regio's. Vervolgens zijn de Friese inventarissen vergeleken met de Friese schippersinventarissen.

In totaal zijn 22 inventarissen van Friese schippers en twintig inventarissen van andere Friese middenstanders geanalyseerd. Door de resultaten te vergelijken met het onderzoek van Schuurman, met dat van Van Holk en met memoires en getuigenverslagen is geprobeerd om ondanks het geringe aantal boedelinventarissen een betrouwbaar beeld te krijgen van de materiële cultuur van Friese binnenschippers en andere middenstanders. Hoewel het mogelijk is om met boedelinventarissen kwantitatief onderzoek te doen, zijn voor dit onderzoek echter te weinig inventarissen onderzocht om

harde uitspraken over grotere groepen te doen. De resultaten maken een conclusie mogelijk, maar als men meer zekerheid zou willen, zou een uitgebreider onderzoek noodzakelijk zijn.

Nu deze opmerking gemaakt is volgen hier de voorzichtige conclusies uit het onderzoek. Uit het inventarisonderzoek bleek dat 'huiselijke' objecten zoals meubels, textiel en decoratieve objecten in Friesland iets minder voorkwamen dan in andere regio's. Het gaat dan bijvoorbeeld om bloemvoorwerpen, vloerkleden en matten. Daarnaast was de diversiteit binnen die objecten relatief klein. Zo vermeldden de boedelinventarissen minder verschillende soorten tafels en opbergmeubelen, minder soorten beddengoed en minder verschillende soorten bestek. Ook is het aantal schoonmaakobjecten relatief laag. Mangels, wasteiltjes, persen en droogrekken komen in de Friese inventarissen niet voor. Verder viel op dat in Friesland in verhouding tot andere regio's veel theevoorwerpen voorkwamen, en dat er meer messen dan vorken waren terwijl dat in andere regio's juist andersom was.

Wat de schippers betreft is duidelijk geworden dat 'huiselijke' objecten er in de negentiende eeuw duidelijk in mindere mate aanwezig waren dan bij niet-schippers. Vóór 1850 zijn er nauwelijks tafels en stoelen aanwezig. Zijn ze er wel, dan gaat het vaak om klaptafeltjes en meubels met ingekorte poten, zoals met name uit getuigenverslagen is op te maken. Ook decoratieve objecten zoals schilderijen, bloemvaasjes, vogelkooien, tafelkleedjes en gordijntjes komen in de schippersinventarissen minder voor dan in de andere inventarissen. Binnen de categorie decoratie komen alleen klokken vrij veel voor. Het gaat dan vrijwel altijd om pendules; staartklokken (dus ook van het type 'schippertje') heeft men zelden aan boord. Stoffering, zoals gordijnen en tafelkleedjes, is er ook nauwelijks. De sobere aankleding uit zich ook in het beddengoed; peluwen en 'toppenlakens' komen niet of nauwelijks in de inventarissen voor. Ruimte en functionaliteit zijn duidelijk belangrijke maatstaven bij de keuze om spullen aan te schaffen. Spinnenwielen neemt men omwille van het ruimtegebruik zelden aan boord, en het lijkt erop dat schippers de theestoof graag uitsparen als er een kachel aan boord komt. Verder hebben de schepen vaak ingebouwde kasten en als er geen ruimte is voor een apart slaapvertrek is er soms een *flapkooi* aanwezig. Wat functionaliteit betreft kiest een schipper bijvoorbeeld eerder voor een lantaarn of een blaker dan voor een kandelaar, omdat eerstgenoemde voorwerpen praktischer en veiliger zijn aan boord. Daarnaast hebben weinig schippers een aparte kan/ketel voor koffie, en is aan boord vaak minder glaswerk aanwezig.

Aan het eind van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw lijkt de roef steeds huiselijker te worden. Rond 1890 worden in Friesland de eerste ijzeren schepen gebouwd en daarna worden de binnenvaartschepen steeds groter waardoor ook de roef steeds ruimer wordt. Meer en meer



schepen hebben tafels en stoelen aan boord, en ook de stoffering neemt toe in de vorm van gordijnen en tafelkleedjes. In de eerste helft van de negentiende eeuw hadden schippers nog maar zelden een schilderijtje of een spiegeltje in de roef. Foto's uit het begin van de twintigste eeuw tonen vrijwel allemaal schilderijtjes, foto's en vaasjes boven de haardstede.

Ook wat kleding en sieraden betreft waren er regionale verschillen en kenmerken die met het zeevarend beroep te maken hadden. Zo waren de stoffen vijfschacht, kant en katoen in Friesland minder algemeen aanwezig dan in andere regio's. Kenmerkende schipperskleding bestond uit warme onderkleding, een dikke duffelse jas, schipperspantoffels en voor de knecht een karmoetsmuts. De karmoetsmuts verdween uiteindelijk, terwijl voor schippers de schipperspet vrij kenmerkend werd. Warme onderkleding en een duffelse jas hoorden overigens niet uitsluitend bij mensen die in de binnenvaart actief waren: deze kleding werd net zo goed gedragen door vissers en zeelieden die op de grote vaart werkten, en door arbeiders die in weer en wind buiten moesten werken. Voor zeelieden waren verder lange tijd de schippersoorringen vrij kenmerkend. De generatie die na ca. 1880 geboren was droeg deze echter niet meer. Vrouwen van die generatie droegen op hun beurt zelden nog oorijzers.

We kunnen concluderen dat de materiële cultuur van binnenvaartschippers minder sterk van niet-schippers afweek dan men zou verwachten. Klokken en spinnenwielen die als bijnaam 'het schippertje' hadden bleken niet of nauwelijks door deze schippers aangeschaft te zijn, en bepaalde kledingstukken bleken evenzogoed door arbeiders te zijn gedragen. De belangrijkste verschillen tussen schippers en niet-schippers kunnen verklaard worden door een gebrek aan ruimte aan boord. Wel hebben schippers hun roefje over het algemeen wat soberder ingericht. Rond 1900 vond in Friesland de overgang van hout- naar ijzerbouw plaats. Schepen werden groter en de roef werd ruimer. Als gevolg van de industrialisatie werden veel producten goedkoper. Waarschijnlijk is de roef rond deze tijd wat huiselijker geworden. Qua kleding verloor de schipper rond 1900 iets van zijn eigenheid met het verdwijnen van oorringen en schipperspantoffels. Daarin volgde hij een bredere trend waarbij mensen afstand namen van traditionele klederdrachten. In de twintigste eeuw is er misschien een verschil in cultuur gebleven, maar in *materiële* cultuur kwam deze steeds minder tot uitdrukking.

## Bronnen

### Fries Scheepvaartmuseum, Sneek

- Collectie egodocumenten, signatuur S-815: Marten Sijbranda: Herinneringen van een oud schipper, 22.
- Collectie egodocumenten, signatuur S-834: Thijs Sijbranda: By ús folk oan board, 14.

### Nationaal Archief, Den Haag

- Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit no. 51 van 4 mei 1905, tot het nagaan van de toestand waarin het binnenschipperijbedrijf verkeert, met bijlagen. Ministerie van Waterstaat: Staatscommissie Vervoer, 1923-1936, nummer toegang 2.16.51.01, inventarisnummer 92.

### Tresoar, Rijksarchief Fryslân, Leeuwarden

- Boedelinventarissen, Notariële Archieven, toegang 26. Zie bijlage 1.

### Overig

- Het Nederlands Burgerlijk Wetboek*, 1850.
- Originaliteitsreglementen SKS 2015, via [www.skutsjesilen.nl](http://www.skutsjesilen.nl)
- Raadsverslagen van de gemeente Leeuwarden, via website Historisch Centrum Leeuwarden.
- Statistiek van het koninkrijk der Nederlanden, tweede stuk*, 1869.
- Website Koninklijke Schipperkes Club, via [www.schipperke.be](http://www.schipperke.be)
- Website Meertens Instituut, via [www.meertens.knaw.nl](http://www.meertens.knaw.nl)

### Kranten

- Leeuwarder Courant*
- Heerenveense Koerier*
- 't Kleine Krantsje*
- De Telegraaf*
- Hepkema's Courant*

## Literatuurlijst

Arjaans, Jelle. "Terpafgravingen in Friesland." In *Jaarverslagen van de vereniging voor terpenonderzoek* 75 (1991): 45-56.

Auslander, Leora. "Beyond words." *American Historical Review* 110, no. 4 (2005): 1015-1045.

Blom, Gosse. *Om priis en eare: Utslaggen fan it skûtsjesilen*. Leeuwarden: Fryske Akademy, 2004.

Bouma, Liuwe en Theo Hoogmoed. "Koken aan dek op bedrijfsvaartuigen." In *Bokkepoot*, no. 156 (september 2002):4-5.

Cau, Cornelis. *Groot-Placaetboeck II*. Den Haag, 1664.

Couwenhoven, Ron. *Hardrijderijen in Friesland: Volksvermaak op het ijs, 1800-1900*. Zaandam: Stichting Archief Ron Couwenhoven, 2014.

Dessens, Henk. *Nederlandse zeilende binnenvaart: 1880-1950*. Alkmaar: De Alk bv, 2007.

Dessens, Henk. "Vrachtschepen van de Nederlandse binnenvaart." In: *Tijdschrift voor zeegechiedenis*, no. 2 (Oktober 1988): 152-163.

Dessens, Henk, Floris Hin en Gerard Meijer, "Schippersoorringetjes." In *Bokkepoot*, no. 78 (Maart 1989): 1-24.

Filarski, Ruud. *Tegen de stroom in: Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs, 2014.

Gabel, Netty, en Klaas Jansma. *Jachten en Jagen: Schipperskinderen aan boord*. Leeuwarden: PENN en Partners, 2009.

Geertz, Clifford. "Thick Description: Toward an interpretive theory of culture." in *The interpretation of cultures: selected essays*, red. Clifford Geertz, 3-30. New York: Basic Books, 1973.

Gerding, Michiel. *Vier eeuwen turfwinning: De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950*. Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1995.

Gildemacher, Karel Ferdinand, en Klaas Jansma. *Skipperstaal: Lexicon van de Friese schipperij, 1850-2000*. Leeuwarden: PENN en Partners, 2003.

Halbertsma, Eeltsje Hiddes, Tjalling Hiddes Halbertsma en Joost Hiddes Halbertsma, *Rimen en teltsjes*, 11<sup>e</sup> druk. Leeuwarden: Osinga, 1993.

Halbertsma, Tjalling Eeltjes. "De Jonge Froukje." *For hûs en hiem* (1890): 15-30, 97-130, 193-216.

Harvey, Karen. *History and material culture: A student's guide to approaching alternative sources*. Londen: Routledge, 2009.

Holk, André Frederik Lambertus van. *Archeologie van de binnenvaart: Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen, 1600-1900*. s.n., 1997.

Holk, André van. "De inventaris van de Groninger tjalk 'de Zeehond' in vergelijkend perspectief." *Paleo-aktueel* 5 (1994): 134-138.

Hoogsteyns, Maartje. *Artefact mens: Een interdisciplinair onderzoek naar het debat over materialiteit binnen de material culture studies*. Alphen aan de Maas: Veerhuis, 2008.

Jansen, Frits, en Klaas Jansma, red. *Troch de wyn: Skûtsjes en schippers, werkers en zeilers*. Leeuwarden: Uitgeverij PENN.nl, 2012.

Jansma, Klaas. *Met geveegde kont: Schippers en skûtsjes terug naar de oorsprong*. Leeuwarden: Penn en Partners, 2002.

Jansma, Klaas, en Pieter Brouwer. *Hoop doet leven: Het verhaal van Pieter Brouwer, 1904-1985*. Leeuwarden: Penn & Partners Communicatie, 2000.

Kamermans, Johan A. *Materiële cultuur in Krimpenerwaard in de zeventiende en achttiende eeuw: Ontwikkeling en diversiteit*. Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1999.

Kooperberg, Philip L. *Geneeskundige plaatsbeschrijving van Leeuwarden*. Den Haag: Martinus Nijhoff, 1888.

Kuiper, Y.B., J.J. Huizinga en L. Jansma, red. *Geschiedenis van Friesland, 1750-1995*. Amsterdam/Meppel: Boom, 1998.

Leeuw, Kitty de. *Kleding in Nederland, 1813-1920: Van een traditioneel bepaald kleedpatroon naar een begin van modern kledinggedrag*. Hilversum: Verloren, 1992.

Loomeijer, Frits R. *Met zeil en treil: De tjalk in binnen- en buitenvaart*. Alkmaar: De Alk bv, 1980.

Maaskamp, Evert. *Afbeeldingen van de kleding, zeden en gewoonten in de Bataafsche Republiek*. Amsterdam: Evert Maaskamp, 1803.

McCracken, Grant. "Culture and consumption: A theoretical account of the structure and movement of the cultural meaning of consumer goods." *Journal of consumer research* 13, no. 1 (Juni 1986): 71-84.

Molen, S.J. van der. *Het Fries kostuum en de streekdrachten van Hindeloopen, Ameland en Terschelling*. Augustinusga: Jansma, 1987.

Neef, Jan. "De Wasbak." *Spiegel der zeilvaart* 7 (September 2002) 37.

Nieuwland, Pieter. *Friezen gezocht: Gids voor stamboomonderzoek in Friesland*. Leeuwarden: Tresoor, 2005.

Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben." *It Heitelân* 4 (Herfst 1935): 223.

- Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben." *It Heitelân* 7 (Juli 1937): 14.
- Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben: De houten skippen." *It Heitelân* 4 (April 1936): 80.
- Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben: In ôfskie." *It Heitelân* 4 (April 1937): 87-88.
- Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben: Krysttiid oan board." *It Heitelân* 12 (December 1935), 284
- Postma, Tjipke. "Ut it skipperslibben: Mei of sûnder frouljue oan board." *It Heitelân* 1 (Januari 1937): 15.
- Rooijackers, Gerard. "Mensen en dingen." In *Rijke oogst van schrale grond: Een overzicht van de Zuidnederlandse materiële volkscultuur, ca. 1700-1900*, red. Charles de Mooij, Renate van de Weijer en C.A. Davids, 8-21. Zwolle: Waanders, 1991.
- Schouwenburg, Hans. "Back to the future? History, material culture and new materialism." In *International journal for history, culture and modernity* 3, no. 1 (2015): 59-72.
- Schuurman, Anton. "Aards geluk: Consumptie en de moderne samenleving." In *Aards geluk: De Nederlanders en hun spullen, 1550-1850*, red. Anton Schuurman, Jan de Vries en Ad van der Woude, 11-27. Amsterdam: Balans, 1997.
- Schuurman, Anton. *Materiële cultuur en levensstijl: Een onderzoek naar de taal der dingen op het Nederlandse platteland in de 19<sup>e</sup> eeuw. De zaanstreek, Oost-Groningen, Oost-Brabant*. Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1989.
- Speerstra, Hylke. *Heil om Seil: Skippersforhalen*. Leeuwarden: Friese Pers Boekerij, 2002.
- Speerstra, Hylke. *Kop in de wind: schippersverhalen*, tweede druk. Bussum: De Boer Maritiem, 1977.
- Speerstra, Hylke. *Speerstra omnibus: De laatste generatie echte schippers*. Haarlem: De Boer Maritiem, 1980.
- Speerstra, Hylke. *Vorbije vloot: Verhalen en herinneringen van de laatste echte schippers*. Amsterdam: Contact, 2001.
- Steppat, Stephanie. *Schifferfrauen auf dem Rhein: Die familiäre und soziale Lage der Frauen von Binnenschiffen*. Mainz: Studien zur Volkskultur in Rheinland-Pfalz.
- Stokroos, Meindert L. *Verwarmen en verlichten in de negentiende eeuw*. Zutphen: Walburg Pers, 2001.
- Verrips, Joad. *Als het tij verloopt...: Over binnenschippers en hun bonden, 1898-1975*. Amsterdam: Spinhuis, 1991.
- Voskuil, J.J. "Boedelbeschrijvingen als bron voor de kennis van groepsvorming en groepsgedrag: Maasland in de negentiende eeuw." In *Aards geluk: De Nederlanders en hun spullen van 1550 tot 1850*, red. Anton Schuurman, Jan de Vries en Ad van der Woude, 179-200. Amsterdam: Balans, 1997.

Waldus, W.B. *De Jonge Jacob: De lichter en het onderzoek van een hektjalk*. Amersfoort: ADC Maritiem, 2009.

Zanden, Jan Luiten van. *De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw: 1800-1914*. Wageningen: Afdeling Agrarische Geschiedenis, 1985.

Zanden, Jan Luiten van. "De Friese economie in de negentiende eeuw." *It Beaken* 54, no. ½ (1992): 7-14.

Zeilmaker, Michel. *Op zoek naar het historisch interieur: Handleiding voor onderzoek naar de materiële cultuur*. Hilversum: Verloren, 2005.

Zwiers, P.B. en Karel Vlierman. *De Lutina, een Overijssels vrachtschip vergaan in 1888: Het onderzoek van een vrachtschip gevonden op kavel h48 in Oostelijk Flevoland*. Lelystad: Rijksdienst voor IJsselmeerpolders, 1988.

## **Bijlage 1: Inventarissen**

### **Schippersinventarissen**

#### **Tresoar, notarieel archief, toegang 26**

Inventarisnummer 41005, aktenummer 450, d.d. 5 augustus 1814.  
Inventarisnummer 9008, aktenummer 101, d.d. 15 mei 1816.  
Inventarisnummer 120013, aktenummer 148, d.d. 1 september 1820.  
Inventarisnummer 32026, aktenummer 2387, d.d. 1 juni 1824.  
Inventarisnummer 64003, aktenummer 114, d.d. 27 september 1825.  
Inventarisnummer 37011, aktenummer 499, d.d. 23 oktober 1826.  
Inventarisnummer 10016, aktenummer 8, d.d. 10 januari 1827.  
Inventarisnummer 78012, aktenummer 29, d.d. 29 januari 1828.  
Inventarisnummer 1008, aktenummer 11, d.d. 23 januari 1835.  
Inventarisnummer 78026, aktenummer 43, d.d. 13 februari 1835.  
Inventarisnummer 1018, aktenummer 59, d.d. 30 augustus 1847.  
Inventarisnummer 147024, aktenummer 37, d.d. 18 juli 1849.  
Inventarisnummer 1022, aktenummer 4, d.d. 29 januari 1851.  
Inventarisnummer 72036, aktenummer 101, d.d. 17 november 1857.  
Inventarisnummer 46056, aktenummer 51, d.d. 12 maart 1860.  
Inventarisnummer 46061, aktenummer 168 d.d. 28 november 1865.  
Inventarisnummer 46066, aktenummer 25, d.d. 8 maart 1870.  
Inventarisnummer 104060, aktenummer 469, d.d. 7 mei 1873.  
Inventarisnummer 46074, aktenummer 25, d.d. 14 februari 1878.  
Inventarisnummer 134062, aktenummer 13, d.d. 23 februari 1892.  
Inventarisnummer 12094, aktenummer 26, d.d. 24 maart 1898.  
Inventarisnummer 109089, aktenummer 34, d.d. 1903.

#### **Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten.**

#### **Tresoar, notarieel archief, toegang 26**

Inventarisnummer 147004, aktenummer 463, d.d. 27 juni 1816.  
Inventarisnummer 118006, aktenummer 516, d.d. 5 oktober 1820.  
Inventarisnummer 147008, aktenummer 52, d.d. 28 november 1823.  
Inventarisnummer 100005, aktenummer 55, d.d. 11 mei 1827.  
Inventarisnummer 113007, aktenummer 18, d.d. 6 maart 1828.  
Inventarisnummer 44011, aktenummer 10, d.d. 6 februari 1829.  
Inventarisnummer 9028, aktenummer 27, d.d. 2 mei 1837.  
Inventarisnummer 44016, aktenummer 4, d.d. 28 januari 1838.  
Inventarisnummer 24041, aktenummer 163, d.d. 14 december 1849.  
Inventarisnummer 37032, aktenummer 329, d.d. 4 mei 1850.  
Inventarisnummer 37033, aktenummer 354, d.d. 2 december 1851.  
Inventarisnummer 147032, aktenummer 4, d.d. 21 januari 1857  
Inventarisnummer 45004, aktenummer 181, d.d. 6 december 1858.  
Inventarisnummer 147038, aktenummer 50 d.d. 21 december 1863.  
Inventarisnummer 9056, aktenummer 53 d.d. 21 november 1867.  
Inventarisnummer 147045, aktenummer 5, d.d. 9 februari 1870.  
Inventarisnummer 147047, aktenummer 28 d.d. 1 juni 1872.  
Inventarisnummer 56067, aktenummer 11, d.d. 26 januari 1874.  
Inventarisnummer 15022, aktenummer 1, d.d. 13 januari 1887.  
Inventarisnummer 138014, aktenummer 51, d.d. 15 april 1887.

## Bijlage 2: Analyse van boedelinventarissen

Tabel 1: Schippersinventarissen met jaartal, waarde consumptiegoederenbezit, scheepstype, leeftijd man en vrouw bij overlijden en wie is overleden.

jaar	Waarde cons. Bezit	Inclusief contante penningen	Schip	Leeftijd man bij overlijden	Leeftijd vrouw bij overlijden	Wie overleden
1814	191,52	-	Tjalk	38	42	Man
1816	550	850	Tjalk	55	54	Vrouw
1820	143,80	-	Schip	55	52	Man
1824	305,65	1049,65	Tjalk	37	32	Vrouw
1825	389	637	Tjalk	22	22	Vrouw
1826	833	1017	Turfschuit	42	39	Man
1827	380,55	780,55	Beurtschip	28	26	Vrouw
1828	781	1181	Hektjalk	31	31	Vrouw
1835	1810	1870,24	Tjalk	31	24	Vrouw
1835	300	416	Tjalk	29	35	Vrouw
1847	446	1396	Tjalk	44	36	Vrouw
1849	699	1243,25	Tjalk	57	Eerder	Man
1851	310,7	570,70	Hektjalk	42	31	Man
1857	315	365	Hektjalk	34	43	Vrouw
1860	363,03	665,78	Hektjalk	34	37	Vrouw
1865	327,8	443,80	Tjalk	30	25	Vrouw
1870	161,65	674,67	Hektjalk	39	34	Vrouw
1873	641,2	919,20	Zeetjalk	26	26	Vrouw
1878	311	511,50	Schuitje	32	35	Vrouw
1892	339,45	464,45	Roefschip	41	47	Man
1898	24,90	-	Turfschip	47	43	Man
1903	142,85	192,85	Schip	51	57	Vrouw
Gemiddeld	443,96	802,56		38	37	

Zonder hektjalken: 566,49.

Bronnen: zie Bijlage 1, Schippersinventarissen.



Tabel 2: Inventarissen van Friese middenstanders met jaartal, waarde consumptiegoederenbezit, leeftijd man en vrouw bij overlijden, wie is overleden en welk beroep de kostwinner had.

jaar	Waarde cons. Bezit	Inclusief contante penningen	Leeftijd man bij overlijden	Leeftijd vrouw bij overlijden	Wie overleden
1816	240,90	-	50	46	Man
1820	61,50	-	39	31	Man
1823	879,48	-	53	45	Vrouw
1827	439,19	835,35	42	36	Man
1828	319,49	-	57	57	Man
1829	281,07	-	63	49	Man
1837*	429,85	-	83	95	Vrouw
1838*	425,78	494,55	73	56	Man
1849*	437,41	517,84	72	Ongehuwd	Man
1850	295,79	298,29	43	45	Vrouw
1851*	177,57	239,57	67	Ongehuwd	Man
1857	487,12	615,57	52	54	Vrouw
1858	233,70	-	40	45	Man
1863	426,52	498,52	71	58	Man
1867*	595,45	686,29	73	58	Man
1870*	397,41	430,26	52	Ongehuwd	Man
1872*	487,73	500,23	62	61	Vrouw
1874	296,04	345,09	34	26	Vrouw
1887	286	-	45	44	Vrouw
1887*	263,45	271,75	68	66	Man
Gemiddeld	389,58	477,78	57	51	-

\*= Geen minderjarige kinderen.

Gemiddelde leeftijd man bij overlijden met minderjarige kinderen: 49 jaar

Gemiddelde leeftijd vrouw bij overlijden met minderjarige kinderen: 45 jaar

Bronnen: zie Bijlage 1, Inventarissen van personen uit de middenstand die niet als schipper werkten.

### Bijlage 3: Inventarisonderzoek van Van Holk

Tabel 3: Voorwerpen uit dertien scheeps(boedel)inventarissen uit de periode 1870-1890. Ingedeeld naar frequentie van voorkomen; een \* na een voorwerp geeft aan dat de voorwerpen met verschillende voorvoegsels samen zijn genomen.

In meer dan 75% van de inventarissen	In 50-74% van de inventarissen	In 25-49% van de inventarissen
Contanten	Stoel	Boot
Scheepsklok	Lamp	Emmer
Tafel	Stoof	Tobbe
Beddengoed	Koffiemolen	Pan
Kachel	Theegoed	Kom
Ketel	Trommel	Suikerpot*
Pot = Kookpot		Lepel
Bord		Vork
Glaswerk*		Mes
		Kom
		Karaf
		Kop
		Schotel
		Vat
		Steengoed
		Lijfstoebehoren vrouw
		Lijfstoebehoren man
		Rok (vrouw)
		Hemd
		Oorijzer
		Speld*
		Ketting
		Spiegel
		Beursje
		Boek*

Bron: André Frederik Lambertus van Holk, *Archeologie van de binnenvaart: wonen en werken aan boord van binnenschepen, 1600-1900* (s.n., 1997), 108.

## Bijlage 4: Friese vloot van binnenschepen in 1852-1853 en 1860-1861

Tabel 4: Aantal Friese binnenschepen in de periode 1852-1853, met belasting per ton.

Type	Schepen	Tonnen	Gemiddeld tonnage
Overdekt à fl. 0,20	959	27594	29
Met zeildoek overdekt à fl. 0,12	608	11102	18
Onoverdekt à fl. 0,12	1419	10423	7
Overdekt à fl. 0,30	24	193	8
Onoverdekt à fl. 0,18	18	93	5
Overdekt à fl. 0,30	446	8650	19
Onoverdekt à fl. 0,18	42	315	8

Bron: *Statistiek van het koninkrijk der Nederlanden, tweede stuk*, 1869, tabel XVI, 200-203.

Tabel 5: Aantal Friese binnenschepen in de periode 1860-1861, met belasting per ton.

Type	Schepen	Tonnen	Gemiddeld tonnage
Overdekt à fl. 0,20	1036	29123	28
Met zeildoek overdekt à fl. 0,12	973	19219	20
Onoverdekt à fl. 0,12	1462	11104	8
Overdekt à fl. 0,30	22	186	8
Onoverdekt à fl. 0,18	14	126	9
Overdekt à fl. 0,30	472	8748	19
Onoverdekt à fl. 0,18	33	296	9

Bron: *Statistiek van het koninkrijk der Nederlanden, tweede stuk*, 1869, tabel XVI, 200-203.

## Bijlage 5: Afbeeldingen

Afbeelding 1: Tjitze Zwierstra en zijn vrouw Maaïke Tjipkes Zwierstra –de Vries in de roef van het skûtsje *Oeral Thús*.



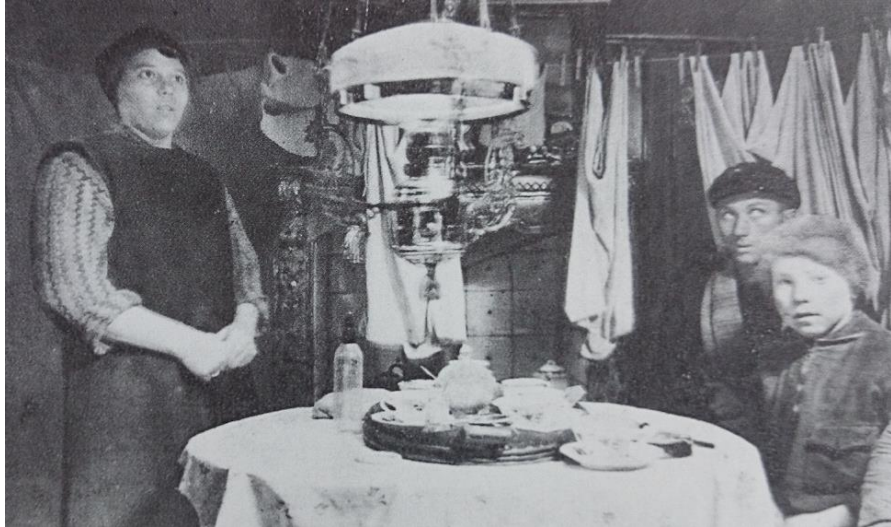
Bron: Twafamkes.nl → Tjitze Zwierstra.

Afbeelding 2: Tjaltje Atses de Groot en haar moeder Anna Ages Visser in roef van het skûtsje *Drie Gebroeders* in 1930.



Bron: Warkumserfskip.nl → Fotoalbum van familie De Groot –Visser.

**Afbeelding 3: Een arm Leeuwarder schippersgezin in de roef van het schip.**



Bron: J.S.B. "De nood in het schippersbedrijf," *Fen Fryske Groun*, no. 49 (februari 1935): 25-26.

**Afbeelding 4: Een vogelkooi (?) op het dek van een skûtsje bij de Dijkstraat in Franeker.**



Bron: *Fen Fryske Groun*, no. 47 (februari 1934): 16.

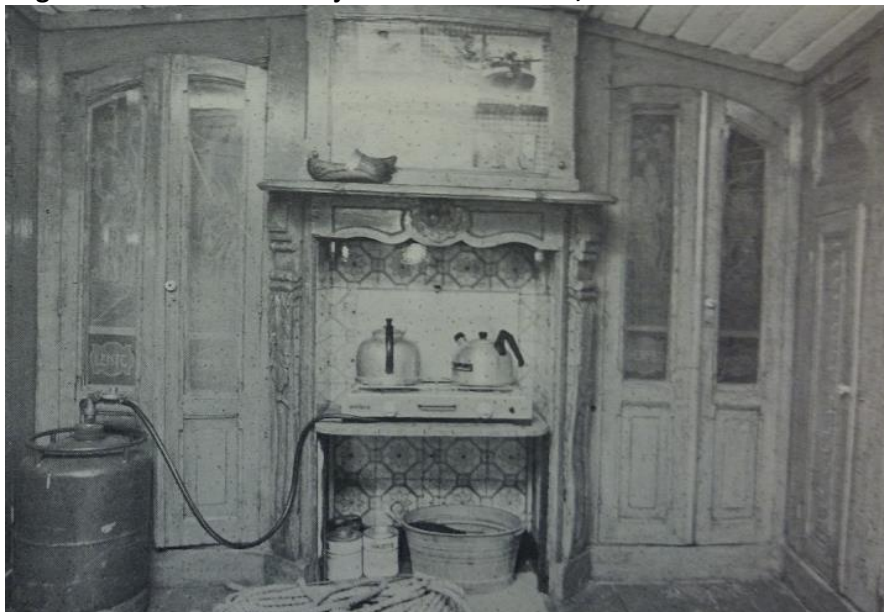
**Afbeelding 5: Een roef afkomstig uit een paviljoentjalk op een expositie in Terhorne.**



De kleine roef, waarin schippersfamilies woonden.

Bron: *Leeuwarder Courant*, 31 juli 1987.

**Afbeelding 6: Het Drachtster skûtsje *Twee Gebroeders*, vlak voor een renovatie in 1980.**



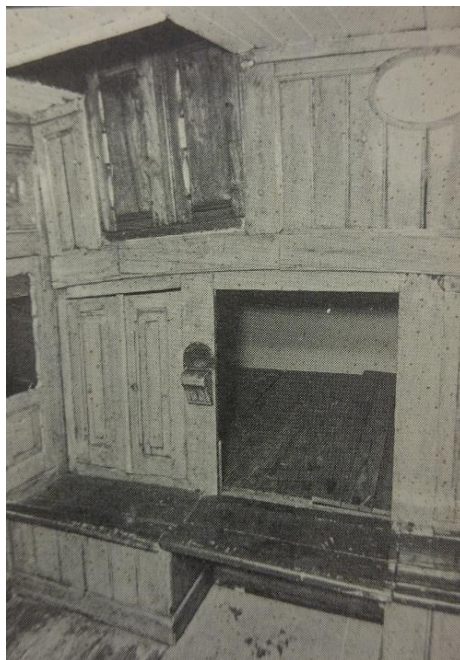
Bron: Lieuwe Westra, "Grote schippersgezinnen deelden eens lief en leed in kleine roefjes," *Friesland Post* 75 (Juli 1980): 52-56.

**Afbeelding 7: De slaapplaats in de lage roef van de ijzeren tjalk *Anna*, schipper De Jong.**



Bron: *Leeuwarder Courant*, 17 december 1958.

**Afbeelding 8: Slaapplaats achterin het Drachtster skûtsje *Twee Gebroeders*, vlak voor een renovatie in 1980.**



Bron: Lieuwe Westra, "Grote schippersgezinnen deelden eens lief en leed in kleine roefjes," *Friesland Post* 75 (Juli 1980): 52-56.

**Afbeelding 9: Een wasbak of putsbak op een houten skûtsje in Ferwerd, eind negentiende eeuw**



Hylke Speerstra, *Kop in de wind: schippersverhalen*, tweede druk (Bussum: De Boer Maritiem, 1977), 48.

**Afbeelding 10: Snuisterijen die aan boord stonden van het skûtsje *Dorp Huizum*.**



Bron: Foto van Marcus Dijkstra. De figuurtjes stonden bij zijn grootvader aan boord in de roef van het skûtsje "Dorp Huizum" uit Leeuwarden.



**Afbeelding 11: in de skûtsjeroef van schipper Beene Jongtsma met links Alie Greidanus-Bakker en rechts Aaltje Kuperus-Greidanus, 1982.**



Bron: Fries Scheepvaartmuseum. Objectnummer FSM001002425.

**Afbeelding 12: Pentekening van een roef van een skûtsje. Door Peter Dorleijn.**



Bron: Fries Scheepvaartmuseum. Objectnummer 1988-099-e.