

De rots in de branding

Het leven van de Groninger en Veenkoloniale kapiteinsvrouw, zowel aan boord als aan land, varende op koopvaardijsschepen tijdens de negentiende eeuw



Foto uit het Veenkoloniaal Museum (inv.nr. 1.4) van kapiteinsvrouw Jantina met haar man Jan Korter

Masterscriptie Maritieme Geschiedenis
Scriptiebegeleider: Dr. A.M.C. van Dissel
Student: Emke Schoonewille (s084860)

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. De koopvaardijvaart in Nederland in de negentiende eeuw	8
De Nederlandse koopvaardijvaart tussen 1815 en 1858	9
De tweede helft van de negentiende eeuw	14
De periode vanaf 1858, een transitie van zeil naar stoom	15
Conclusie	18
2. De bijzondere positie van Groningen en de Veenkoloniën	19
De Groninger vaart tot 1858	19
1815-1858: een periode van ontwikkeling	20
De periode na 1858	25
Varen in familieverband	27
In het kielzog van de familie	28
Trouwen binnen de 'zeemansstand'	30
Als kind aan boord	32
Conclusie	34
3. De vrouw aan boord	36
De buitenlandse kapiteinsvrouw	36
De taken aan boord	37
Risico's	39
De ondergang van de <i>Cornelia</i>	42
Financiële aspect	43
Motivering	44
Een vrouw op de monsterrol	47
De vrouwen uit Groningen, de Veenkoloniën en Delfzijl	51
Conclusie	54
Conclusie	57
Bibliografie	60
Bijlage	63

‘Een man met een boot is een slechte echtgenoot’¹

Inleiding

Stoere zeebonken en wijze kapiteins. Dat is het eerste wat men vaak associeert met het maritieme leven. Toch waren het niet alleen mannen die zich in deze wereld bewogen. De vrouw is binnen de maritieme geschiedschrijving een bijzonder fenomeen, die pas sinds een jaar of twintig een plek heeft gekregen binnen de maritieme wetenschappelijke wereld. Haar rol binnen deze wereld werd eerder slechts een enkele keer benoemd. Pas in 1996 kwamen M.S. Creighton en L. Norling met een boek waarin de vrouw centraal stond, getiteld *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920*.² Dit bijzondere boek beschreef de vrouw binnen de zeevaart in haar vele gedaantes. Zij bewoog zich binnen deze door mannen gedomineerde wereld als passagier, matroos, maritiem wetenschapper, verpleegster en zelfs piraat! Toch werd lang gedacht dat een vrouw aan boord ongeluk bracht: ‘een vrouw en een kip zijn de pest op een schip’, zo luidde het gezegde. Dit waarschijnlijk naar aanleiding van het feit dat er aan boord veelal een schaarste was aan kippen en vrouwen, waardoor deze voor onrust zouden kunnen zorgen. De vrouw werd wel vaker genoemd binnen de scheepspraat, meestal niet erg positief. Anderzijds werd de vrouw ook gezien als godin en moederfiguur, droegen vele schepen de naam van een vrouw en werden grotere schepen versierd met een vrouwelijk figuur op de boeg. Dus zij beschermde het schip, maar kon ook de hoofden van de bemanning op hol, en hiermee het schip in gevaar brengen.

Vanaf de negentiende eeuw werd het internationaal gezien steeds meer gebruikelijk dat een vrouw daadwerkelijk aan boord meevoer. Over de vrouwen in de noordelijke zeevaart schreven David Kirby en Merja-Liisa Hinkkanen in het boek *The Baltic and the North Seas*: ‘Perhaps the most conspicuous was the fact that many nineteenth-century wives of ship masters actually ventured to sea themselves, sailing with their husbands on their voyages’.³ Ook in andere Engelstalige en Duitstalige literatuur zijn voorbeelden te vinden van vrouwen die aan boord meevoeren. Er werd over geschreven in dagboekvorm, literatuur en zelfs wetenschappelijk werk. Zo publiceerde de Nieuw-Zeelandse Joan Druett, gespecialiseerd in de maritieme geschiedenis, in 1998 het boek *Hen Frigates. Wives of merchant captains under sail*.⁴ Zij baseerde haar onderzoek op een grote diversiteit aan primaire bronnen. Van grafstenen, portretten tot dagboeken die verstoep lagen op zolders.⁵ Druett probeerde hiermee een beeld te krijgen van de vrouw aan boord van deze schepen, en poogde te achterhalen wat hun motieven waren. Haar conclusies zullen later binnen dit onderzoek worden bekeken en vergeleken.

Een ander Engelstalig boek over de kapiteinsvrouw is het reeds eerder genoemde *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920* uit 1996. Volgens Creighton en

¹ <http://www.scheepspraat.nl/spreuken%20en%20gezegdes.htm> (geraadpleegd op 15 oktober 2014).

² M.S. Creighton, L. Norling (ed.), *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920* (Baltimore 1996).

³ D. Kirby & M.L. Hinkkanen, *The Baltic and the North Seas* (Londen 2000), 242.

⁴ J. Druett, *Hen Frigates. Wives of merchant captains under sail* (New York 1998), 15.

⁵ Druett, *Hen Frigates*, backcover.

Norling gingen er vanaf het einde van de achttiende eeuw steeds meer vrouwen mee aan boord. waarbij het hoogtepunt volgens hen lag aan het begin van de twintigste eeuw.⁶ Ook zij baseerden hun onderzoek op dagboeken en primaire bronnen. De Amerikaanse schrijver Douglas Kelley schreef een op historische waarheid berustende roman over de Amerikaanse kapiteinsvrouw Mary Patten. Zij beschreef in haar dagboek een tocht langs de zuidkust van Amerika, waarbij zij tijdens de tocht plotseling de zorg kreeg over haar doodzieke man. Zij twijfelde geen moment en nam het commando over schip en bemanning over en bracht hen allen veilig thuis.⁷ Een ander bijzonder verhaal is dat van de Duitse kapiteinsvrouw Eugenie Rosenberger die samen met haar echtgenoot de wereld over voer. Zij hield aan boord een dagboek bij dat in 1929 in boekvorm is verschenen.⁸

Dat vrouwen ook in Nederland al in de zeventiende eeuw onderdeel uitmaakten van de zeevaart is onderzocht door Annette de Wit. In haar studie *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen : Schiedam, Maassluis en Ter Heije in de zeventiende eeuw* concludeerde de Wit dat zeemansvrouwen binnen deze gemeenschappen een afwijkende en prominente positie konden bekleden. Zo waren vrouwen verantwoordelijk voor het maken en keuren van netten, bezaten zij scheepsparten, en werkten zij in diverse kroegen en 'tappers', waarmee zij een extra zakcentje verdienden.⁹ Deze studie van De Wit beperkte zich slechts tot de zeventiende eeuw, en richtte zich met name op de vrouwen die thuisbleven. Desondanks geven deze voorbeelden uit de zeventiende eeuw al de unieke positie van de zeemansvrouw aan.

Over de Nederlandse vrouwen varende op de binnenvaart is ook het een en ander geschreven. In het boek van de Nederlandse historicus A.F.L. van Holk over het wonen en werken aan boord binnenvaartschepen werd duidelijk dat er vele vrouwen aan boord van deze schepen meevoeren.¹⁰ Ook is geschreven over de bijzondere positie van de vrouw, binnen de maritieme wereld, aan het einde van de negentiende eeuw. In de periode waarin de stoomvaart in opkomst was, werd de 'maritieme' vrouw voor diverse werkzaamheden aangenomen. Zo werd zij in dienst genomen als hofmeesteres, wachteres, stewardess en juffrouw.¹¹ Toch is haar positie binnen de maritieme wereld, gedurende de negentiende eeuw, in de literatuur nog onbesproken. Maar niet voor lang meer.

Binnen dit onderzoek zal de Nederlandse kapiteinsvrouw binnen de negentiende centraal staan. Er is hierbij specifiek gekozen voor de kapiteinsvrouw aangezien zij waarschijnlijk het meest aan boord van de koopvaardijsschepen meevoer. Er zijn wel gevallen van vrouwelijke passagiers bekend, maar dit betrof vaak een eenmalige overtocht. Bovendien verschilden hun motivaties van die van de kapiteinsvrouwen. Tevens

⁶ Creighton en Norling, *Iron Men, Wooden Women*, 92.

⁷ D. Kelley, *The captain's wife : a novel* (New York 2001).

⁸ Rosenberger, E., *Auf Grosser Fahrt : Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt* (Berlin / Leipzig 1929).

⁹ A. de Wit, *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen : Schiedam, Maassluis en Ter Heije in de zeventiende eeuw* (Amsterdam 2008), 150-59.

¹⁰ A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)* (1996 NISA).

¹¹ S. Hermsen, D. Lankhorst, J.W. de Wijn, 'Bevrouwing, Vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 33 nr. 1 2014, 48.

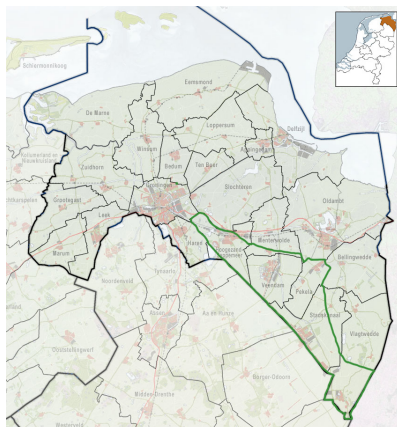
was het de kapitein die besliste wie er mee aan boord ging, en dus is het logisch dat áls er een vrouw mee aan boord mocht, dit de kapiteinsvrouw was. Daarnaast ligt binnen dit onderzoek de nadruk op de kapiteinsvrouwen uit Groningen en de Veenkoloniën, omdat uit deze gebieden meer voorbeelden te vinden zijn van kapiteinsvrouwen die hun man vergezelden dan in de rest van Nederland. De belangrijkste vraag binnen dit onderzoek is: wie waren deze negentiende eeuwse kapiteinsvrouwen uit Groningen en de Veenkoloniën, en hoe zag hun leven er zowel aan boord van het schip, als aan land uit?

Hierbij zal allereerst worden gekeken naar hoe de koopvaardijvaart zich in Nederland gedurende de negentiende eeuw ontwikkelde. Bij dezen moet de vraag worden gesteld: Hoe zag de Nederlandse koopvaardijvaart er tijdens de negentiende eeuw uit, en welke ontwikkelingen maakte deze door? Vervolgens zal worden ingezoomd op het gebied rond Groningen en de Veenkoloniën, waarbij er af en toe een uitstap zal worden gemaakt naar het gebied rondom Delfzijl. Dit om de vraag te beantwoorden welke ontwikkelingen de negentiende eeuwse koopvaardij in Groningen en de Veenkoloniën doormaakte. Na een beeld te hebben geschetst van de ontwikkelingen en omstandigheden waarin de kapiteinsvrouw zich binnen deze koopvaardij bevond, is het tijd om de sociale achtergronden te bekijken. Wat voor soort vrouwen stelden zich bloot aan de gevaren die de koopvaardij met zich meebracht? Uit wat voor gezinnen kwamen zij en hoe groeiden zij op? Hiermee zal een beeld worden geschetst van de achtergrond waarbinnen de kapiteinsvrouwen werden opgevoed en de manier waarop de kapiteinsvrouwen hun kinderen opvoedde.

Met deze achtergrond is het een logische stap naar het laatste deel van dit onderzoek, waarbij daadwerkelijk zal worden gekeken naar de rol van de vrouw aan boord van deze koopvaardij schepen. Als de vrouw van de kapitein eenmaal aan boord was, hoe zag het leven er voor haar dan uit? Hoewel het bijzonder lastig was om de kapiteinsvrouw terug te vinden in de officiële documenten, is er met behulp van verschillende bronnen geprobeerd een statistische ruggengraat te creëren binnen deze studie. Door middel van kronieken, overlijdens- en geboorteaktes en monsterrollen is getracht een antwoord te geven op de vraag hoeveel Groninger kapiteinsvrouwen er daadwerkelijk meevoeren ten opzichte van het totaal aantal Nederlandse koopvaardij schepen en wat hun achtergrond was. Verder is het onderzoek zoveel mogelijk aangevuld met directe voorbeelden en verhalen over de kapiteinsvrouwen binnen diverse archieven en literatuur. Een belangrijke bron binnen dit onderzoek vormden de archieven van de Noordelijke provincies, waar onderzoek is gedaan naar particuliere en persoonlijke verhalen. Objecten en foto's in het Veenkoloniaal Museum en het Kapiteinshuis in Nieuwe Pekela gaven de negentiende eeuwse kapiteinsvrouwen een gezicht.

Naast de hoeveelheid bronnen is er een andere reden waarom er binnen dit onderzoek is gekozen voor de gebieden Groningen en de Veenkoloniën. Gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw waren niet Rotterdam of Amsterdam de belangrijkste havens voor de koopvaardij, maar lag het zwaartepunt in de Noordelijke gebieden. De Veenkoloniën namen in de negentiende eeuwse scheepvaart een voorname positie in. Met de Veenkoloniën worden de gebieden bedoeld die vanaf de zeventiende eeuw onder 'kolonie' stonden van de stad Groningen. De voornaamste steden binnen dit gebied in de negentiende eeuw, waren

Veendam, Pekela, Hoogezand-Sappemeer en Stadskanaal zoals op afbeelding 1 duidelijk is aangegeven. Vanuit dit gebied vertrokken meer schepen dan vanuit Amsterdam of Rotterdam. In 1852 hadden 800 van de 2000 schepen die uit Nederland vertrokken Groningen als thuishaven.¹² En zes jaar later was de omvang van de Groningse vloot met 971 schepen ruim groter dan die van Amsterdam en Rotterdam die samen totaal 645 schepen omvatte.¹³ Naast de Veenkoloniën zal ook Groningen een prominente plaats innemen aangezien deze stad de motor was achter de Veenkoloniën. Ook in Delfzijl bestond gedurende de negentiende eeuw een bloeiende scheepvaart, alsmede de stad Farmsum dat ten oosten van Delfzijl aan de kust ligt. Omdat deze gebieden in de literatuur vaak in één adem werden genoemd met Groningen en de Veenkoloniën zal ook dit gebied een rol spelen binnen dit onderzoek.



Afbeelding 1: de Veenkoloniën zijn hier groen omlind (Bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Groninger_Veenkoloni%C3%ABn)

De negentiende eeuw was een dynamische periode, waarbij de Nederlandse koopvaardij hoge pieken en diepe dalen kende. Het is deze negentiende eeuw die centraal zal staan binnen dit onderzoek. Zoals gezegd vormde volgens de schrijvers van het boek *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920* de negentiende eeuw het hoogtepunt wat betreft het aantal (kapiteins)vrouwen dat meevoer.¹⁴ Na de Napoleontische tijd veranderde er veel voor de schepen van de koopvaardij. Na de bezetting, vanaf 1813, moest de Nederlandse koopvaardijvaart uit een diep dal klimmen. Niet alleen de dynamiek van de negentiende eeuwse koopvaardij maakte dat deze eeuw bijzonder was, ook was dit de periode waaruit het meeste materiaal en foto's bewaard zijn gebleven, die binnen dit onderzoek van belang zijn. Vanaf 1890 werd de zeilvaart ingehaald door de stoomvaart en won de lijnvaart steeds meer terrein. Niet alleen de schepen, maar ook de lading, routes en bemanning veranderden. De risico's werden relatief kleiner en de wijze van varen veranderde compleet. Het is daarom dat ik hiermee het einde van mijn te onderzoeken periode laat aanbreken. De kleine zeilschepen moesten plaatsmaken voor de grote

¹² W. Kerkmeijer, 'Groningen en de scheepvaart' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 26, nr. 2 oktober 2007, 144.

¹³ F. Post, *Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600* (Bedum 1997), 146.

¹⁴ Creighton, *Iron Men, Wooden Women*, 92.

stoomschepen en ook de kleine reders, waarvan er in Groningen en de Veenkoloniën veel waren, hadden het nakijken.

Het wordt tijd dat de Nederlandse vrouw binnen de maritieme geschiedenis nu eens centraal komt te staan. Grote moeilijkheid bij het reconstrueren van een persoonlijk verhaal zijn de bronnen. Een onderzoek als dit heeft pas diepte als er primaire bronnen zijn. Hiervoor zijn bronnen als monsterrollen, kronieken, foto's, doop-, trouw- en overlijdensaktes gebruikt. Het feit dat er niet eerder een Nederlands werk is geschreven over het verhaal van de vrouw binnen deze maritieme wereld maakt dit onderzoek pionierswerk. Er zullen dan ook ongebaande paden worden bewandeld. Hiermee worden de eerste stappen gemaakt om de Nederlandse kapiteinsvrouw uit haar schaduw halen. En zo begint een omvangrijk en bijzonder onderzoek naar, net als de moedige kapiteinsvrouwen, onontdekte gebieden.

1. De koopvaardijvaart in Nederland in de negentiende eeuw

De negentiende eeuwse koopvaardij kende periodes van hoge pieken en diepe dalen. In het kader van het onderzoek naar de Groninger kapiteinsvrouwen en de omstandigheden waarbinnen zij zich bewogen, is het essentieel om allereerst meer te weten te komen over de Nederlandse koopvaardij in de negentiende eeuw in het algemeen. In dit hoofdstuk zal eerst een algemeen beeld worden geschetst van de Nederlandse koopvaardij in deze periode. Hierbij zullen politieke, economische, geografische en sociaal-maatschappelijke aspecten worden behandeld. Vervolgens zal worden ingezoomd op het gebied waar dit onderzoek zich op zal richten, namelijk Groningen en de Veenkoloniën. Omdat het lastig is zo'n lange periode overzichtelijk te houden, zal in beide gevallen deze periode in twee delen worden gesplitst; de periode van 1815 tot 1858, en de periode tot aan het einde van de negentiende eeuw. Een logische breuk zoals zal blijken.

Bij het aanbreken van de negentiende eeuw was de Republiek een vazalstaat van Frankrijk. De eens zo rijke handelsnatie met zijn enorme handelsvloot begon al vanaf het begin van de achttiende eeuw tekenen van verval te tonen. De stagnatie van de koopvaart bereikte zijn hoogtepunt tijdens de eerste jaren van de negentiende eeuw. De Frans Bataafse tijd, die de periode van 1795 tot 1813 bestreek en pas echt eindigde in 1815 met de benoeming van de nieuwe koning Willem I, was voor de scheepvaart een tijd van achteruitgang. Afzetmarkten waren verloren gegaan en Nederlandse schepen mochten niet langer uitvaren. Niet alleen de scheepvaart, maar ook de scheepsbouw stagneerde tijdens de Frans Bataafse Tijd.¹⁵ Tot overmaat van ramp werd door Napoleon op 21 november 1806 het Continentale Stelsel ingevoerd. Dit stelsel omvatte diverse bepalingen die de handel tussen Engeland en het Europese vasteland verboden.¹⁶ Napoleon probeerde zo de economie van Engeland, zijn grootste vijand, te ontwrichten en van Frankrijk de machtigste economie te maken. Aangezien Engeland een grote handelspartner was, had dit grote gevolgen voor de Europese koopvaardijvloot. Het had de smokkelvaart en handel gestimuleerd. Zo voer het Groninger kofschip Eendraght ten tijde van de Bataafse Republiek onder de neutrale Deense vlag (zie afbeelding 1.1). Ook al kwam dit vaker voor, het grootste gedeelte van de nationale koopvaardijvloot lag roerloos in de havens.¹⁷ Na de inlijving bij Frankrijk in 1810 kwam de scheepvaart nog verder in moeilijkheden.¹⁸

¹⁵ H.W. Lintsen (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel IV* (Zutphen 1993), 68.

¹⁶ K.J. Kuipers, *Een Groninger zeeman in Napoleontische tijd : zee- en landreizen van K.J. Kuipers : kleine handelsvaart contra continentaal stelsel* (Zutphen 1980), 13.

¹⁷ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (3), 234.

¹⁸ Idem.



Afbeelding 1.1 : Kofschip *Eendracht*, kapitein Heijo E. Jager uit Delfzijl (anonieme schilder 1803)
(Bron: Noordelijke Scheepvaartmuseum inv.nr. 2.23.1)

De Nederlandse koopvaardijvaart tussen 1815 en 1858

Zodoende was na 1815 het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden zijn plek als voornamelijk zeevarende handelsnatie verloren. Er waren nog maar enkele scheepswerven over en er bestond een groot gebrek aan kundig personeel. Een groot deel was geëmigreerd en de thuisblijvers waren enkel bedreven in het bouwen van een ouder scheepstype.¹⁹ Ook de handel op de koloniën was sterk teruggelopen. Naast het feit dat het Koninkrijk enkele van haar koloniën had moeten afstaan aan het machtige Engeland, waren er nog maar weinig schepen die deze overtocht konden maken. Één van de weinige koloniën die Nederland nog had kunnen behouden, was Nederlands-Indië. Deze vaart was nog altijd erg lucratief en nam in de jaren na 1815 dan ook toe. Voeren er in 1815 nog maar acht schepen op Java, in 1817 waren dit er al 32 en uiteindelijk groeide dit aantal uit tot 53 schepen in 1824.²⁰

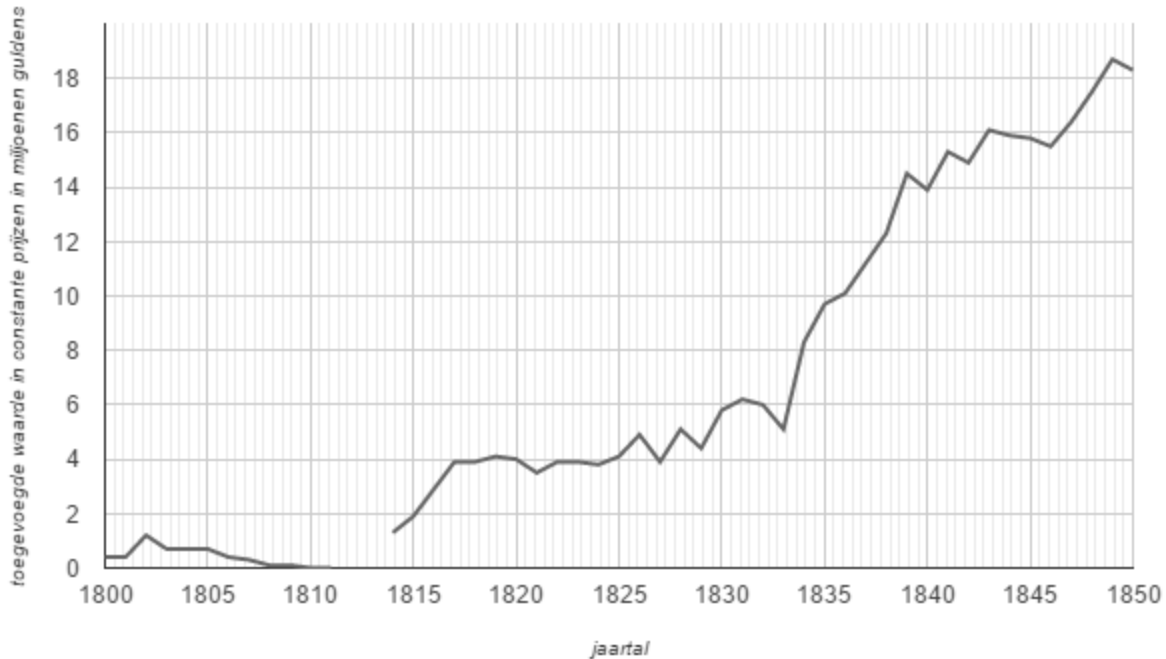
De concurrentie lag echter altijd op de loer en deze vaart was vergeleken met de nationale cijfers slechts van weinig betekenis. Ook de scheepsbouw kon hiervan niet profiteren. Van de 32 Oost-Indië-vaarders die tussen 1815 en 1824 Amsterdam als thuishaven hadden, waren er slechts zes in Nederland gebouwd.²¹ Het algemene beeld van de ontwikkeling van de koopvaardijvaart was dat deze slechts een kleine groei doormaakte tussen 1815 en 1817. En in de jaren tussen 1817 en 1825 was er zelfs sprake van stagnatie (zie grafiek 1.2). Alleen de vaart op Java was enigszins in ontwikkeling, maar kon de nationale tendens (nog) niet keren. Grafiek 1.2 laat de toegevoegde waarde in constante prijzen zien. Daarbij is het jaar 1800 het basisjaar van waaruit de groei in miljoenen guldens is aangegeven. Voor de jaren tussen 1811 en 1815 ontbreken de cijfers.

¹⁹ W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij Deel 1* (Haarlem 1924), 144.

²⁰ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (3), 293.

²¹ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, 68.

Grafiek 1.2 De ontwikkeling binnen de Nederlandse koopvaardij aan de hand van de toegevoegde waarde in constante prijzen van 1850 in miljoenen gulden (1800-1850)



Bron: E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector, 1800-1850 : trade and transport in a premodern economy* (Haarlem 1995), 174.

De overheid probeerde na 1815 het tij te keren, door maatregelen te nemen die de koopvaardij dienden te bevorderen. Zo kwam het in 1818, onder leiding van 'koning-koopman' Willem I, tot de invoering van tarieven op de handel met Indië. Hiermee moesten de Nederlandse schepen voorrang krijgen.²² Daarnaast werd er in 1823 een stelsel van premies ingevoerd ter aanmoediging van de bouw van schepen groter dan driehonderd ton.²³ Dit overheidsingrijpen bleek slechts nauwelijks te zorgen voor een echte opleving binnen de koopvaardij. Toch kan er volgens gerenommeerde economisch historici als Griffiths en de Meere niet echt worden gesproken over een periode van stagnatie. Zij zien de eerste jaren na 1815 als een begin van economische groei die langzaam, maar gestaag voortduurde. Tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw werden in Nederland oude structuren vervangen door nieuwe instituties en technologieën die langzaam zouden uitmonden in een economische groei die halverwege de eeuw haar hoogtepunt bereikte.

Ook volgens de Nederlandse econoom Edwin Horlings valt er een meer optimistisch beeld te schetsen. Hij bekeek de ontwikkeling van de gehele zeevaart vanaf 1807 tot 1850 en concludeerde dat er in deze periode sprake was van een algemene stijgende lijn aangaande de handelsvolumes van en naar Nederland, zoals te zien in onderstaande tabel 1.3. Volgens hem stond de koopvaart niet geheel stil, maar

²² R.T. Griffiths, *Industrial retardation in the Netherlands 1830-1850* (Den Haag 1979), 31.

²³ M. Bosscher, *Een nuchter volk en de zee. Beeldverhaal van de Nederlandse Zeegeschiedenis* (Bussum 1979), 94.

kon er ook niet echt gesproken worden van een periode van groei. Het was eerder een periode waarin oude structuren plaats moesten maken voor een nieuwe basis die later succesvol en winstgevend kon worden. De stilte voor de storm.

Tabel 1.3 De ontwikkeling van Nederlandse zeevaart 1807-1850

	1807	1815	1830	1840	1850
Volume uitvoer van en naar Nederland (capaciteit-ton-km)	332	1.954	4.594	12.772	16.781

Bron: E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector, 1800-1850 : trade and transport in a premodern economy* (Haarlem 1995), 80.

Na diverse maatregelen van de overheid om de koopvaardijvaart weer op gang te krijgen, werd er in maart 1824 duidelijk zichtbare vooruitgang geboekt met de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, de NHM. Deze particuliere organisatie, die het nationale belang moest behartigen, mocht voor de vaart op Indië alleen nog maar gebruik maken van Nederlandse schepen en alleen schepen van Nederlandse reders mochten worden geëxploiteerd.²⁴ Willem I wilde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden hét handelscentrum van Europa maken en deed er alles aan om de handel en koopvaardijvaart te stimuleren.²⁵ Al meteen vanaf het begin was er veel animo en kapitaal om deze organisatie te steunen. Dit zorgde voor een groei in de scheepsbouw en gaf de gehele Nederlandse scheepvaart, mede door de hoge vrachtprijzen die de NHM moest betalen, een stevige boost.

Naast het overheidsingrijpen, had Nederland in deze periode nog een ander voordeel. Haar geografische ligging aan de monding van de Rijn, de belangrijkste route tussen Engeland en Duitsland, gaf haar een groot voordeel op deze twee grote spelers.²⁶ De gunstige geografische ligging zorgde er tevens voor dat de uitgaande schepen uit diverse landen kwamen, zo blijkt uit tabel 1.4. Het betreft hier echter alleen informatie uit het jaar 1829 en is dus slechts een momentopname. Hieruit valt af te lezen dat de meeste schepen naar Engeland voeren. Daarnaast waren ook Scandinavië, Rusland en Pruisen belangrijke handelspartners. Een ander bijzonder gegeven dat uit deze tabel valt af te lezen, is het feit dat er van de in totaal 6.688 schepen 769 Nederlandse schepen uitvoeren naar onbekende havens. Dit komt neer op bijna 11,5% van het totaal aantal schepen. Dit betekende dat een groot aantal schippers het avontuur aangingen en vertrokken zonder vooropgestelde bestemming.

²⁴ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, 69.

²⁵ T. de Graaf, *Voor Handel en Maatschappij. Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Amsterdam 2012), 39.

²⁶ Griffiths, *Industrial retardation in the Netherlands*, 30.

Tabel 1.4 Het scheepvaartverkeer van Nederlandse havens van 1829

Bestemming	Aantal schepen	Tonnage (per 100)
Mecklenburg	574	37
Pruisen	512	66
Rusland	303	47
Zweden/ Noorwegen	762	117
Engeland	2174	213
Hannover	476	16
Denemarken	183	12
Frankrijk	370	31
Portugal	117	19
Spanje	74	9
Italië	20	3
Levant	6	1
vaart buiten Europa	336	87
onbekend	769	72
Totaal	6688	731

Bron: G. Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (3) : Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw, van ca 1680 tot 1850 - 1870* (Bussum 1976), 236.

Bij het aanbreken van de jaren dertig van de negentiende eeuw, na de afscheiding van België in 1830, begon de economie vanaf 1833 sterk te groeien. Deze groei werd gestimuleerd door de invoering van het Cultuurstelsel in 1830, dat de bevolking van Nederlands-Indië verplichtte hun producten uitsluitend aan de NHM te leveren tegen vastgestelde prijzen. Dit stelsel bezorgde Nederland op den duur een positief saldo op de rijksbegroting en vulde de uitgeputte Nederlandse staatskas tussen 1831 en 1877 met maar liefst 823 miljoen gulden.²⁷ De NHM transporteerde goederen als koffie, suiker en indigo vanuit Java naar Nederland en kon door haar monopolie hoge winsten maken.²⁸ Gezien het feit dat de NHM alleen maar Nederlandse schepen mocht gebruiken en de vrachtprijzen door de overheid kunstmatig hoog werden gehouden, groeiden de scheepvaart en scheepsbouw mee. Ook de scheepsbouwers profiteerden van de subsidies op scheepsbouw, waardoor zij steeds meer schepen gingen bouwen. Daarnaast werd deze branche gestimuleerd door de gestelde eisen en kwaliteitscontroles die de NHM over deze schepen uitvoerde.

Desondanks werden deze schepen nog volgens oude gebruiken en technieken gebouwd en waren ze relatief klein van afmeting, of zoals de negentiende-eeuwse Nederlandse zeilvaart kenner A. Blussé van

²⁷ W. van den Doel, *Zo ver de wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011), 73.

²⁸ J.L. van Zanden, *The rise and decline of Holland's economy. Merchant capitalism and the labour market* (Manchester/ New York 1993), 145.

Oud-Alblas het noemde 'brave, luie schepen'.²⁹ De subsidies van de NHM zorgden ervoor dat de rederijen zich niet bezighielden met technische vooruitgang of experimenten met snelle en modernere schepen. De scheepsbouwers maakten schepen die zij al jaren hadden gebouwd en dankzij de steun van de NHM hadden zij geen enkele stimulans om hiervan af te wijken. De concurrentie begon steeds meer op Nederland in te lopen, met name door de bouw van snellere en grotere schepen, zoals de klippers.³⁰

Na een sterke opleving in de tweede helft van de jaren 1830, waren de jaren 1840 zware tijden voor het jonge Koninkrijk en haar koopvaardij. De groei in de gesubsidieerde scheepsbouw nam zulke grote stappen dat er in 1841 een zogenaamde 'beurtlijst' moest worden ingesteld van het aantal te bouwen schepen.³¹ Deze lijst omvatte 321 schepen met 122.000 lasten.³² Het overgrote deel van deze schepen kwam echter uit het Westen van Nederland. Van de totaal 321 schepen mocht Amsterdam bijna de helft, 156 schepen, uitreden en Rotterdam 115 schepen.³³ De schepen die al wel klaar waren, maar nog niet aan de 'beurt' waren, werden door enkele rederijen op avontuur gestuurd om deze niet doelloos in de havens te laten liggen.³⁴ Ook dit gebeurde alleen bij de grotere reders uit de grote havensteden in het Westen van Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht en Middelburg). Het Noorden van Nederland was hier minder bij betrokken.

De economische crisis van de jaren 1842-43 trof een aanzienlijk deel van de Nederlandse koopvaardijvloot en enkele jaren later werd Noord-Europa ook nog eens getroffen door de internationale aardappelcrisis van 1846-47, die de handel in grote delen van Nederland deed stagneren. Naast externe factoren hadden in deze periode ook interne factoren binnen de Nederlandse politiek invloed op de koopvaardij. De opkomst van het liberalisme zorgde voor hervormingen met betrekking tot de economie: 'their reforms aimed to break through the rigidity of the socio-political and economic structures and to initiate the transition to industrial capitalism'.³⁵ Een industrieel kapitalisme begon zich te ontwikkelen vanaf het midden van de negentiende eeuw.³⁶ De liberalisering van de scheepvaart, waarbij het rond 1850 niet meer van belang was onder elke vlag men voer, zorgde voor een groeiende handel.³⁷ Aan het einde van de jaren 1840 kende de Nederlandse koopvaardij een opleving, mede door de afschaffing van de Britse Navigatiewetten in 1849. Dit zorgde voor een stijging van de vrachtprijzen en bracht welvaart voor de koopvaardijvaarders binnen heel Nederland.³⁸ Daarnaast gaven de scheepvaartwetten van 8 augustus 1850 de buitenlandse schepen gelijke rechten als een Nederlands schip, waardoor Nederlandse reders ook

²⁹ citaat uit: Bosscher, *Een nuchter volk en de zee*, 95.

³⁰ De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 82.

³¹ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (3), 296.

³² W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij Deel 1* (Haarlem 1924), 130.

³³ Idem.

³⁴ F. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot. Rede uitgesproken door Prof. dr. Femme S. Gaastra Bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de Zeegeschiedenis* (Universiteit Leiden 20 februari 2004), 5.

³⁵ Van Zanden, *The rise and decline of Holland's economy*, 142.

³⁶ Ibidem, 148.

³⁷ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (3), 96.

³⁸ F. Gaastra, 'Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920. Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 26, nr. 2 oktober 2007, 157.

buitenlandse schepen konden aankopen.³⁹ Hiermee konden zij de concurrentie goed in de gaten houden en gebruik maken van de technologische ontwikkelingen in het buitenland.

Kortom, als we kijken naar de eerste helft van de negentiende eeuw was er sprake van een indrukwekkende groei tussen 1830 en 1850. Het tonnage van zowel de ingeklaarde als de uitgeklaarde schepen groeide tijdens deze periode jaarlijks met ongeveer 5%.⁴⁰ Zo was Nederland in nog geen vijftien jaar na de Frans-Bataafse Tijd uit een diep dal geklommen en was de koopvaardij weer winstgevend. De koopvaardijvloot was gedurende de jaren 1850 zelfs zo groot, dat zij wat betreft tonnage een vierde plek innam op de wereldranglijst.⁴¹ Verder was er na 1825, ondanks enige recessiejaren in 1831-33 en 1841-43 een trendmatige groei te zien binnen de primaire en tertiaire sector, waar de koopvaardijvaart ook onder valt en waar 75% van de beroepsbevolking werkzaam was.⁴²

De tweede helft van de negentiende eeuw

In het midden van de negentiende eeuw wist de Nederlandse koopvaardijvloot te profiteren van externe factoren. De Eerste Pruisische-Deense oorlog van 1848 tot 1851, waarbij Nederland zijn neutraliteit behield, was zeer bevorderlijk voor de koopvaardij. Zelfs zo sterk, dat de buitenlandse handel, zeevaart en internationale riviervaart in 1850 goed was voor maar liefst 11% van het Nederlandse bruto binnenlands product.⁴³ De grootste rederijen bevonden zich in 1853 in Rotterdam en Amsterdam. Onder de veertien grootste rederijen bevond er zich geen één in het Noorden van het land. Wat wel opvalt, is dat Nederland in 1853 veel kleine rederijen kende. Daar waar de grotere rederijen zich vooral bevonden in het Westen van het land, stonden de Noordelijke gebieden als Friesland en Groningen bekend om de vele kleine rederijen die slechts één of twee schepen bezaten. Zoveel als 41% van alle Nederlandse rederijen bezat slechts één schip (tabel 1.5). Afgaande op de literatuur komt dit jaar redelijk overeen met de rest van de negentiende eeuw.

³⁹ J. L. de Bruyn Kops, *Handelcijfers : overzicht van den in- uit- en doorvoer der Nederlandsche handelsartikelen in elk der jaren 1846 tot en met 1855, getrokken uit de Statistieken van den handel en de scheepvaart van het Koninkrijk der Nederlanden* (Amsterdam 1857), xii.

⁴⁰ J.M.M. de Meere, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw* (Den Haag 1982), 33.

⁴¹ G. Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (4) : Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970* (Bussum 1976), 226.

⁴² De Meere, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland*, 33.

⁴³ E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector, 1800-1850 : trade and transport in a premodern economy* (Haarlem 1995), 117.

Tabel 1.5 Aantal schepen per rederij in 1853

Aantal schepen per rederij	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Totaal
Aantal rederijen	95	48	29	17	16	8	5	1	3	3	-	-	1	1	1	2	230
% van totaal	41	21	13	7	7	3	2	0.5	1	1	-	-	0.5	0.5	0.5	1	100

Bron: G. Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (3) : Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw, van ca 1680 tot 1850 - 1870* (Bussum 1976), 105

Het uitbreken van de Krimoorlog (1853-56), waarbij een conflict tussen Rusland en Turkije uitmondde in een oorlog waarin ook Engeland, Frankrijk en Oostenrijk betrokken raakten, gaf de koopvaardij een extra duwtje in de rug. Door het wegvallen van de grootste concurrent, Engeland, kregen de Nederlandse koopvaardijvaarders meer ruimte om te handelen. Geholpen door de neutraliteit van Nederland konden de koopvaardijvaarders als één van de weinige de Russische havens bezoeken, waarbij grote winsten werden gerealiseerd.⁴⁴ Verder handelde men in deze tijd in aardappelen en steenkolen op Engeland en hout en graan op diverse havens aan de Oostzee.⁴⁵ De opkomende welvaart was echter slechts van korte duur. Door het ineensinken van de internationale vrachtenmarkt daalden de prijzen en dus ook de winsten. Vanaf 1858 stagneerde de scheepvaart en brak er een periode van crisis en recessie aan.⁴⁶

De periode vanaf 1858, een transitie van zeil naar stoom

Het ineensinken van de markt in 1858 was voor de zeilende koopvaardijvaarders een mokerslag. In de periode tussen 1860 en het einde van de negentiende eeuw daalde het aantal zeilschepen enorm. Waren er in 1860 nog 2.319 zeilschepen, twintig jaar later was dit aantal met bijna 1.400 schepen afgenomen (zie tabel 1.6). Ook het aantal rederijen liep sterk terug. Waren er in 1860 nog 1.190 rederijen, dit waren er bijna de helft minder in 1874 met 662 rederijen.⁴⁷ Hiermee verwant daalde ook het aantal schepen van 2.428 naar 1.856, waarbij eveneens de totale capaciteit van de vloot daalde met vijftien procent.⁴⁸ Het is daarom niet vreemd dat Nederland in de periode van 1850 tot 1875 op de wereldranglijst van de vierde naar de achtste plaats zakte.⁴⁹ Grootste concurrent was het stoomschip dat vanaf 1855 steeds meer terrein won ten opzichte van de zeilschepen.

⁴⁴ De Meere, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland*, 7.

⁴⁵ R. Daalder, *Maritieme geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2004), 127.

⁴⁶ Gaastra, 'Zeilende kustvaart', 154-6.

⁴⁷ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 6.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Bosscher, *Een nuchter volk en de zee*, 95.

Tabel 1.6 Samenstelling van de zeilvloot 1860-1905

Jaar	Aantal zeilschepen
1860	2319
1865	2161
1870	1933
1875	1749
1880	917
1885	634
1890	500
1895	405
1900	425
1905	479

Bron: G. Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (4). Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970* (Bussum 1976), 226.

In 1868 werd de zogenaamde beurtlijst van de NHM afgeschaft en werden de vrachtprijzen inherent aan de vrije markt.⁵⁰ Een jaar later kwam er met de opening van het Suezkanaal een extra tegenslag voor de koopvaardijvloot, die de stoomvaart steeds verder zag groeien. Deze crisis wisten de schippers van de zeilschepen en de aanverwante bedrijven maar moeilijk te boven te komen en het duurde maar liefst veertien jaar voordat de overheid actie ondernam om deze bedrijfstak een helpende hand te bieden. Daarentegen lieten de stoomvaart en lijnvaart wel enige groei zien. Pas in 1874 kwam de overheid met een Parlementaire Enquête. Middels deze enquête wilden de Kamerleden onderzocht hebben waar de oorzaken lagen voor de achteruitgang van de koopvaardij sinds 1858. Grote vraag was waarom het herstel binnen de scheepvaart uitbleef, terwijl de buitenlandse concurrentie groeide.⁵¹ Diverse getuigen werden gehoord en ondervraagd. De uitkomst van deze enquête legde de schuld vooral bij de manier van scheepsbouw en de slechte kwaliteit van de schepen. De NHM had de modernisering tegengehouden met haar verouderde structuur. De beschermingspolitiek van de NHM had ervoor gezorgd dat de rederijen en scheepvaart weinig stimulans hadden om zich te vernieuwen en ontwikkelen.

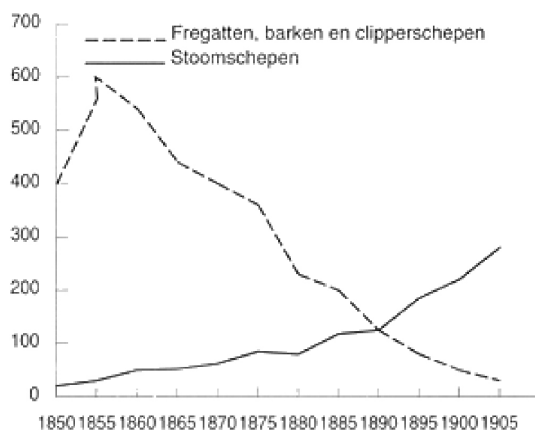
⁵⁰ De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 52.

⁵¹ *Ibidem*, 3.

Toch zijn hier ook andere visies op ontstaan. Zo stipte Femme Gaastra aan dat de NHM juist bijzonder effectief was en voor voorspoed zorgde. Tot 1840 was er in Nederland nog geen sprake van internationale achteruitgang of achterstand en de NHM had er juist voor gezorgd dat de verouderde manier van varen nog steeds geld op bracht.⁵² Gaastra kreeg hierbij steun van de economisch historicus Griffiths, die een positief beeld schetst van de Nederlandse scheepvaart en economie tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw. Dit verschil in visie is volgens Gaastra te wijten aan het perspectief. Waar door de leden van de Parlementaire Enquête werd gekeken vanuit ‘statistische en macro-economische gegevens’, werd er voorbij gegaan aan het perspectief van de reder en ondernemer.⁵³ Laatstgenoemden werden verblind door de sterk groeiende conjunctuur in het midden van de negentiende eeuw en bleven schepen bouwen en uitreden. Zo was wellicht niet de NHM, maar de scheepvaart zelf verantwoordelijk voor deze neergang.

De succesvolle periode van de jaren 1830 tot 1858 had plaats gemaakt voor een overschot aan schepen die niet voeren vanwege de teruglopende handel en dus al snel verouderden. Tot overmaat van ramp was dit tevens de periode waarin de stoomvaart een spurt maakte en de zeilschepen steeds meer overbodig raakten. De ontwikkeling van de scheepsbouw nam ineens hele andere vormen aan. Het was niet langer een traditie en een ambacht.⁵⁴ Met name rond 1870 wist de stoomvaart grote stappen te maken met de komst van stoempakketboten en pantserschepen.⁵⁵ Vooral eerstgenoemden waren een serieuze bedreiging voor de houten zeilschepen van de koopvaardij. Voeren er in 1878 in Nederland 79 van de 1.179 schepen op stoom, in 1893 was dit 154 van de 5.96 schepen.⁵⁶ Toch duurde het nog tot 1890 voordat de stoomschepen het aantal zeilschepen echt voorbij streefden (zie grafiek 1.7).

Grafiek 1.7 Aantal grote zeilschepen (fregatten, barken, klipperschepen) en stoomschepen van de Nederlandse koopvaardijvloot tussen 1850 en 1905



Bron: H.W. Lintsen (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890* (Zutphen 1993), 101.

⁵² Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 7-8.

⁵³ Ibidem, 8.

⁵⁴ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, 67.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Gaastra, 'Zeilende kustvaart', 162-3.

Conclusie

De Nederlandse koopvaardijvloot kreeg in de negentiende eeuw te maken met groei en stagnatie, stilstand en overschot. Was de Republiek vóór de Frans-Bataafse tijd nog een zeer belangrijke speler binnen de Europese handelsmarkt, in 1815 was zij een vervallen natie waar vrijwel geen enkele scheepswerf of schip nog, legaal, dienst deed. Door de inzet van koning Willem I en zijn doelstelling om van het land weer een sterke en leidende natie te maken op het gebied van handel, wist de koopvaardij zich te herpakken. Met name door de oprichting van de NHM wist de Nederlandse koopvaardijvloot te profiteren. Zodoende maakten zowel de koopvaardijvaart als de rederijen tussen 1830 en 1850 een groei door. Naast de interne factoren brachten ook externe factoren als crises en oorlogen zowel voorspoed als tegenspoed. De neutrale positie van Nederland tijdens De Eerste Pruisische-Deense oorlog (1848-1851) en de Krimoorlog (1853-56) zorgde ervoor dat de koopvaardij gewoon konden blijven varen, terwijl de concurrentie uitgeschakeld was.

Uiteindelijk kreeg de koopvaardij in 1858 te maken met een internationale crisis waar zij zich niet zo gemakkelijk uit kon redden. De jaren die volgden waren, vooral voor de zeilende koopvaardij schepen, magere jaren. Vanaf de jaren 1860 nam het aantal zeilschepen elk jaar af. De stoom- en lijnvaart begon steeds meer terrein te winnen. Uiteindelijk moest de politiek ingrijpen en werd de Parlementaire Enquête in 1874 opgezet om de oorzaken te achterhalen van het verval van de koopvaardij sinds 1858. Over de uitkomst van deze enquête wordt, tot op de dag van vandaag, binnen de wetenschap nog steeds gediscussieerd. Was er in de periode na 1858 sprake van stilstand, of was er wel degelijk een modernisering ingezet? Enerzijds had de NHM ervoor gezorgd dat er weinig vooruitgang werd geboekt in de ontwikkeling van de zeilschepen. Anderzijds kwamen er wel degelijk nieuwe scheepstypen (zoals de klipper) op de markt.

Nog belangrijker voor de daling van het aantal zeilende koopvaardij schepen was de opkomst van de stoomvaart. Dit was zeker een gevaarlijke concurrentie voor de zeilende koopvaardij schepen en zorgde voor een groei van grote scheepvaartmaatschappijen. De stoomschepen waren sneller en betrouwbaarder, waardoor de van wind afhankelijke zeilschepen steeds meer naar de achtergrond verdwenen. Hierdoor kwamen de vele kleine rederijen in de moeilijkheden. Al met al was de negentiende eeuw dus een roerige periode voor de koopvaardij en haar rederijen. Maar hoe was dit als we inzoomen op het noorden van Nederland, het gebied waar nu de focus op zal worden gericht. Wat waren de ontwikkelingen in Groningen en de Veenkoloniën, vergeleken met die van de rest van het land?

2. De bijzondere positie van Groningen en de Veenkoloniën

De Nederlandse koopvaardij kreeg in de negentiende eeuw aldus te maken met positieve en negatieve factoren. Maar hoe ontwikkelden Groningen en de Veenkoloniën zich tijdens de negentiende eeuw en wat waren de verschillen met de rest van Nederland? Zoals zal blijken, hadden zij een unieke samenstelling en bijzondere eigenschappen. Ook dit deel van het onderzoek zal worden verdeeld in de periode vóór 1858 en die daarna. Om een helder beeld te krijgen van de unieke eigenschappen van Groningen en de Veenkoloniën zal er een klein uitstapje worden gemaakt naar de periode vóór de negentiende eeuw. Met deze voorgeschiedenis is de traditie beter te begrijpen en verklaren. Hiermee zal antwoord worden gegeven op de vraag: Wat maakte Groningen en de Veenkoloniën bijzonder en met welke veranderingen kregen de koopvaardijvaarders, en dus ook de kapiteinsvrouwen uit deze gebieden, gedurende de negentiende eeuw te maken?

In het tweede deel van dit hoofdstuk zal een blik worden geworpen op de sociale achtergronden van de koopvaardijvaarders en de kapiteinsvrouwen uit Groningen en de Veenkoloniën. Hoe zag de daar heersende scheepvaarttraditie er uit? Door middel van prosopografisch onderzoek zal worden gekeken naar gemeenschappelijke kenmerken binnen deze maatschappelijke groep. Doel van dit deel van het onderzoek is om de achtergrond te achterhalen van de kapiteinsvrouwen die meevoeren op de negentiende eeuwse koopvaardijvaarders. Wat voor vrouwen waren het die zich aan de gevaren blootstelden die de koopvaardij met zich meebracht? Waren het alleen vrouwen binnen zeemansfamilies, of werden er ook vrouwen van ‘buitenaf’ toegelaten op een schip? Uit wat voor gezinnen kwamen zij en hoe groeiden zij op? Deze vragen zullen een breder inzicht geven in het leven van de kapiteinsvrouwen en hun motieven. Kortom, wat was de achtergrond van de kapiteinsvrouwen die meevoeren op de negentiende eeuwse koopvaardijvaarders?

De Groninger vaart tot 1858

Turfvaart was al vanaf de achttiende eeuw de voornaamste bron van inkomsten voor de Groninger binnenschippers. Voor deze vaart groef men kanalen die de veenkoloniale scheepvaart, scheepsbouw en aanverwante bedrijfstakken deed groeien. Het vervoer gebeurde met kleine schepen, die zowel geschikt waren voor de binnen- als de buitenvaart.⁵⁸ Op deze manier hoefden de schippers zich niet te beperken tot de vaart op de rivieren en kanalen, maar konden zij ook gemakkelijk naar open zee. Zo konden de Groninger schippers inspringen op de veranderingen binnen de handelsmarkt. Inherent aan de handelsgeest kenden Groningen en de Veenkoloniën vanaf de achttiende eeuw al een traditie van zeevaart. Deze traditie had als gevolg dat er in deze gebieden een overvloed bestond aan kundig en geschoold personeel, iets wat

⁵⁷ Gezegde in het Gronings: ‘de appel valt niet ver van de boom’. Bron: <http://www.mijnwoordenboek.nl/dialect/gronings> (geraadpleegd op 5 oktober 2014).

⁵⁸ R. van der Kroef, *Groninger Welvaart : Scheepvaart in stad en ommeland* (Groningen 2005), 40.

ook de VOC niet was ontgaan.⁵⁹ Tevens waren er in deze gebieden veel kleine rederijen en scheepswerven gevestigd, waardoor de scheepvaart en scheepsbouw in al hun aspecten een belangrijke plaats innamen binnen het sociaal-economische en maatschappelijke leven. Binnen de provincie Groningen nam de stad Groningen een centrale positie in. De aanwezigheid van rijke kooplieden en de gunstige geografische ligging droegen er aan bij dat Groninger al vanaf de zeventiende eeuw een regionaal marktcentrum werd voor de omliggende gebieden. Door middel van het stapelrecht verwerfde de stad Groningen een sterke hegemonie. Zodoende kon geen van de omringende dorpen zich sterker ontwikkelen en vormden ze geen economische bedreiging. Het stapelrecht betekende dat kooplieden uit omringende gebieden hun koopwaar alleen in de stad Groningen mochten aanbieden. Zo werd deze stad de centrale plek om handel te drijven en kwam alleen hier een marktfunctie tot ontwikkeling.⁶⁰

1815-1858: een periode van ontwikkeling

De Groninger scheepvaart maakte, net als die in de rest van het land, een moeilijke periode door tijdens de Frans-Bataafse periode. Ook de turfvaart had tijdens deze periode een grote tegenslag te verduren gekregen. De invoering van de zogenaamde turfaccijns in 1806 had deze handel sterk teruggedrongen.⁶¹ Tevens werd vanuit Frankrijk aangestuurd op het tegengaan van de sluikhandel, waarbij ook in Groningen en de Veenkoloniën vanaf 1810 strenge maatregelen werden ingevoerd. Deze handelsbeperkingen zorgden voor een sterke teruggang van de koopvaardij, alsmede van de scheepsbouw en aanverwante bedrijfstakken. Gevolg hiervan was dat de eens zo grote Groningse vloot, met name in de periode na 1806, voor en groot deel lag weg te rotten in de havens. Toch wist men hier met smokkelhandel nog wel enig geld te verdienen.⁶² Ter illustratie dient het verhaal van de familie Jonker uit Sappemeer. De jongste zoon van deze familie van scheepsbouwers bouwde in de periode van 1798 tot 1810 minstens 17 nieuwe schepen.⁶³ Met name het jaar 1805 was voor de familie Jonker een topjaar. De gegevens uit het kasboek van de familie wijzen pas na 1810 op een periode van achteruitgang in de nieuwbouw.⁶⁴ Reparaties aan schepen werden nog wel uitgevoerd, waarmee de familie zich toch financieel wist te redden. Waarschijnlijk werd er pas vanaf 1817 weer grootschalig met de bouw van nieuwe schepen begonnen.⁶⁵

Ondanks enkele uitzonderingen was het grootste deel van de Groninger vloot bij de troonsbestijging van Willem I in 1815, net als in de rest van Nederland, oud en verwaarloosd. Naast dit achterstallig onderhoud, droegen ook de lage vrachtprijzen en hoge last- en tonnagesgelden niet bij aan herstel. De overheid probeerde ook hier de scheepvaart wel te stimuleren door het invoeren van premies en

⁵⁹ Gaastra, 'Zeilende kustvaart', 155.

⁶⁰ Van der Kroef, *Groninger Welvaart*, 15.

⁶¹ H.J. Nassau, *Bedenkingen over de wet op den turfaccijns en hare...* (Assen 1843).

⁶² Vandersmissen, *Nederlanders en de Zee*, 50.

⁶³ W. Kerkmeijer, De scheepsbouwersfamilie Jonker in Sappemeer 1751-1842, in: *Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 1998 deel 52*, 204.

⁶⁴ *Ibidem*, 209.

⁶⁵ *Ibidem*, 210.

schadevergoedingen, maar dit alles had slechts mondjesmaat effect. Bijkomend probleem was dat de havens in Groningen en de Veenkoloniën niet konden profiteren van de voordelen van de NHM, aangezien er hier maar weinig schepen op Indië voeren. In deze periode beperkte de vaart zich veelal tot gebieden langs de Oostzee. Dit had vooral te maken met de ontwikkeling vanuit de binnenvaart. Vanwege de geografische ligging van deze havens kon men met dezelfde schepen als die voor de binnenvaart werden gebruikt ook de Oostzee opvaren. Volgens de Sonttolregisters, een register dat registreerde welke schepen de Sont passeerden, bleek dat al in 1760 twee schippers uit Pekela door de Sont voeren op weg naar de Oostzee.⁶⁶ Vanaf 1778 werd Sint-Petersburg een populaire bestemming voor de schippers uit Groningen en de de Veenkoloniën.⁶⁷

Met name de graanhandel vanuit de provincie Groningen over de Oostzee naar diverse Noord-Duitse havens, Riga en Sint-Petersburg was omvangrijk. Naast graan was ook hout een belangrijk handelgoed. Vanuit Duitse havens werden de Groninger en Veenkoloniale schepen vooral volgeladen met grenen- en eikenhout om mee terug te nemen naar Nederland, waar dit onder meer werd gebruikt voor de scheepsbouw in Groningen. Naast hout en graan vanuit Scandinavië en het Oostzeegebied werd er ook gehandeld in aardappelen, porselein, glas en aardewerk vanuit Engeland.⁶⁸ Een handelstocht was vaak erg afwisselend. Voer men de ene maand nog op de Oostzee, de volgende maand vertrok het schip naar Frankrijk of de Engelse kust.⁶⁹ Binnen de Oostzeevaart waren havensteden als Dantzig (Gdańsk) en Stettin (beide in het huidige Polen) naast Riga en Sint-Petersburg belangrijke bestemmingen. Binnen deze vaart waren de Scandinavische en Duitse schepen de voornaamste rivalen. Toch lukte het de Friezen en de Groningers om deze concurrentie voor te blijven, dankzij hun kleine schepen en het lage kostenpeil.⁷⁰ Tevens werd er naast de meest bevaren gebieden in Engeland, Frankrijk en de landen rond de Oostzee ook nog steeds geld verdiend met de binnenvaart op de Rijn, de Elbe en de Wezer.

In de jaren dertig van de negentiende eeuw kenden Groningen en de Veenkoloniën net als in de rest van Nederland over het algemeen een periode van bloei. Deze groei was in deze gebieden zelfs sterker dan in de rest van Nederland. Voor deze uitzonderlijke positie gaf voormalig hoogleraar Maritieme Geschiedenis aan de Universiteit van Leiden, Femme Gaastra, enkele argumenten. Allereerst profiteerde de Groninger vaart van de gunstige vrachtenmarkt, waarbij de prijzen bijzonder hoog waren. Enerzijds kwam dit door directe voordelen voor de Groningse schipper die 'de scheepseigenaren bijna direct in de schoot geworpen' werd. Hiermee doelde Gaastra waarschijnlijk op de externe omstandigheden waarvan de Groninger schipper in deze periode kon profiteren. Anderzijds door veranderingen in de markt waarbij de vrachtprijzen stegen door een gebrek aan scheepsruimte.⁷¹ Scheepsruimte had men in deze gebieden genoeg, en anders

⁶⁶ A. Westers, 'Van Pekela tot Sint Petersburg' Jaarverslag 1997 : Kapiteinshuis Pekela, *Groninger Archieven*, 10.

⁶⁷ Westers, 'Van Pekela tot Sint Petersburg', 14.

⁶⁸ Post, *Groninger scheepvaart*, 43.

⁶⁹ Van der Kroef, *Groninger Welvaart*, 41.

⁷⁰ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (3), 12.

⁷¹ Gaastra, 'Zeilende kustvaart', 157.

bouwde men snel nog wat extra schepen. Daarnaast profiteerde de koopvaardijvaart van de groeiende aardappelteelt en export naar Duitsland.⁷² Ook tijdens de magere jaren in het midden van de negentiende eeuw wisten de Groninger schippers handel te blijven drijven. Van de Nederlandse neutraliteit tijdens de Eerste Deens-Pruisische oorlog (1848-1850) wisten de Groningse schippers ruimschoots te profiteren. Daarnaast bracht ook de afschaffing van de Britse Navigatiewetten in 1849 de Groninger en Veenkoloniale koopvaardijvaart alleen maar goeds.

Een andere oorzaak van de grote bloei binnen deze gebieden kan worden gevonden in de manier van varen. Zoals eerder genoemd, was het gebruikelijk dat men vanuit de gebieden rond Groningen zowel in de binnenvaart als de kustvaart voer met dezelfde schepen. Rond het midden van de negentiende eeuw voeren er vele verschillende vaartuigen op de rivieren, waarbij de Rijnvaart het grootste was. In dezelfde periode kwam er ook een groei in wilde vaart in de binnenvaart. Omdat men van tevoren niet precies wist wat de bestemming zou zijn, kwam het steeds vaker voor dat de vrouw van de kapitein en ook zijn kinderen aan boord woonden.⁷³ Deze groep binnenschippers leverde een fundamentele bijdrage aan de economie aan wal, maar vormde toch een geïsoleerde gemeenschap vanwege de lange tochten.⁷⁴ De reden dat hier de binnenvaart wordt genoemd, is vanwege het feit dat de grens tussen binnenvaart en kustvaart vaak werd overschreden. Het is hierdoor aannemelijk dat de koopvaardijvloot tijdens de crisisjaren het hoofd boven water kon houden vanwege de snelle aanpassing aan de markt. Ook als dit betekende dat men langere afstanden moest afleggen en dat het schip ook een 'thuis' moest worden.

Tijdens de Krimoorlog (1853-56) wisten vooral Groningen en de Veenkoloniën te profiteren van de neutraliteit van Nederland. Zij kenden de Russische havens het best van alle Nederlandse schippers en hadden een belangrijk geografisch voordeel. De Nederlandse historicus dr. P.J. Van Herwerden beschreef in zijn boek *De Groninger Zeevaart in de tweede helft van de 19e eeuw* een kapitein uit Veendam, die tijdens de Krimoorlog met een enkele reis naar Riga 9.000 gulden verdiende en op een reis op de Russische havensteden Archangel (het huidige Archangelsk) en Riga 20.000 gulden naar huis stuurde.⁷⁵ Volgens Van Herwerden waren de jaren 1848 tot 1858 dan ook de beste jaren voor de Groninger koopvaardijvloot. Onderstaande tabel 2.1 laat zien waar de werven binnen de Veenkoloniën waren gevestigd en wat voor soort schepen zij bouwden. Hier valt meteen op dat niet Veendam, maar Oude en Nieuwe Pekela de belangrijkste plaatsen waren waar scheepswerven gevestigd waren. Zij bouwden bijna twee keer zoveel schepen dan de werven in Veendam. Het ging hierbij met name om galjoten en koffen, een populair schip dat in Groningen en de Veenkoloniën veel werd gebruikt.

⁷² Veenstra, *Beroep in beweging?*, 24.

⁷³ J. Verrips, *Als het tij verloopt... Over binnenschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam 1991), 13.

⁷⁴ *Ibidem*, 14.

⁷⁵ P.J. van Herwerden, van, *De Groninger zeevaart in de tweede helft der 19e eeuw* (herziene versie, Arnhem 1969), 39-40.

Tabel 2.1 Aantal scheepswerven per stad binnen de Veenkoloniën en soorten gebouwde schepen in 1858

	aantal scheepswerven	schoeners, brikken	galjoten, koffen	overige	totaal
Oude & Nwe Pekela	15	1	16	2	19
Stadskanaal	5	-	3	-	3
Wildervank	5	1	4	1	6
Veendam	12	5	5	-	10
Muntendam	1	-	1	-	1
Borgercompagnie	1	-	1	-	1
Sappemeer	11	7	2	2	11
Hoogezand	9	10	3	1	14
Martenshoek	6	1	2	1	4
Kielwindeweer	2	-	-	1	1
Foxhol	6	-	3	1	4
Waterhuizen	2	-	-	-	-
Totaal	75	25	40	9	74

Bron: H.J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën. Een sociaal-geografische studie* (Groningen 1989), 195.

Het was eveneens in deze periode dat Groningen en de Veenkoloniën de meest omvangrijke scheepsbouw van Nederland bezaten. Totaal waren er in de provincie Groningen halverwege de negentiende eeuw rond de tachtig werven, in 1860 waren dat er honderd.⁷⁶ In 1852 hadden achthonderd van de totaal tweeduizend Nederlandse koopvaardij schepen deze provincie als thuishaven.⁷⁷ Hiermee waren Groningen en de Veenkoloniën verreweg de belangrijkste scheepsbouwgebieden van Nederland. Omstreeks 1860 had bijna de helft van alle Nederlandse schepen haar thuishaven in de provincie Groningen, zoals te zien in tabel 2.2. Maar bij het bouwen van deze grote hoeveelheden schepen werd weinig aandacht besteed aan het verbeteren en moderniseren ervan. Tijd was geld, zo vond de Groninger schipper, dus een schip moest snel gebouwd worden. Hierbij was kwaliteit niet het voornaamste.⁷⁸ Door het grote aantal schepen van slechte kwaliteit was de Groninger vaart al snel berucht in de buitenlandse havens. Het grote aantal schipbreuken gaf de Groninger schipper een slechte naam. De burgemeester van Hoogezand had hier tijdens de verhoren

⁷⁶ D. Kuil, *Zeilende ter hoogte van ... Pekelder scheepsrampen in de 19e eeuw* (Ten Boer, 2005), 6.

⁷⁷ W. Kerkmeijer, 'Groningen en de scheepvaart' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 26, nr. 2 oktober 2007, p 137-148, 144.

⁷⁸ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 10.

van de Scheepvaartenquête van 1874 wel een verklaring voor: 'omdat tijdens de Krim-oorlog iedereen kapitein moest worden die de pet maar scheef op het oor had'.⁷⁹

Tabel 2.2 De Nederlandse koopvaardijvloot op 31 december 1858

Plaats/ Provincie	Schepen
Amsterdam	380
Rotterdam	265
Groningen	971
Friesland	131
Drenthe	3
Overijssel	28
Overig Noord-Holland	76
Overig Zuid-Holland	180
Zeeland	37
Noord-Brabant	1
Totaal	2072

Bron: F. Post, *Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600* (Bedum 1997), 146.

Ondanks het feit dat de schepen klein waren, voeren de Groninger schippers wel veelal met nieuwere schepen dan hun landgenoten in Amsterdam en Rotterdam. In deze beide steden was in 1858 meer dan de helft van de vloot ouder dan tien jaar, terwijl in Groningen maar 25 van de 92 schepen ouder dan tien jaar waren. In Veendam bedroeg dit aantal slechts 18 van de 153.⁸⁰ Een logische verklaring hiervoor was de groeiende handel, vooral in deze gebieden, die een snel groeiende scheepsbouw tot gevolg had. Dat men veelal met kleinere schepen voer, had uiteraard ook invloed op de grootte van de bemanning. De kleine schepen uit Groningen, veelal kofschepen, hadden vaak maar vier, vijf of zes bemanningsleden aan boord. In het boek *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen* van de Nederlandse historicus A.F.L. van Holk is gekeken naar de boedelinventarissen van schepen die voeren tussen 1669 en 1811. Hieruit bleek dat het gemiddelde aantal bemanningsleden aan boord van binnenschepen tussen de twee en vier telde, terwijl dit aantal bij de kustvaarders tussen de drie en zes lag.

⁷⁹ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 11.

⁸⁰ M.G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche scheepvaart* (Den Helder/ Amsterdam 1939), 47.

⁸¹ Ook de onderzochte monsterrollen laten zien dat het aantal bemanningsleden niet groot was. Het kwam zelden voor dat er acht of meer opvarenden aan boord waren. Aan boord van de grotere schepen had men meer bemanning nodig, dus meer kosten. Het verschil in opbrengst tussen een groter schip en een kleiner schip moet dan ook relatief worden gezien. Natuurlijk bracht een groter schip meer op vanwege de grotere inhoud, maar de kosten en risico's waren daardoor ook veel hoger.

De Groninger vaart begon zich in de loop van de negentiende eeuw steeds verder uit te breiden. Na 1850 begon de Groninger schipper zijn horizon steeds meer te verbreden en voer deze steeds verder weg. Men voer zover als de Middellandse Zee, Zwarte Zee, Afrika en Oost- en West-Indië, maar de voornaamste gebieden voor de koopvaardijvloot in Groningen en de Veenkoloniën bleven Noord-Europa, Engeland en de Oostzee.⁸² Naast die op van tevoren geplande gebieden, kwam halverwege de negentiende eeuw de 'vaart op avontuur' op. De vaart op de onbekende en voor Nederlanders onbevaren gebieden sprak sterk tot de verbeelding en werd gezien als een avontuur. Men wist van tevoren niet wat men zou aantreffen en welke handel er te drijven viel. Een voorbeeld van deze avonturiers was kapitein P.H. Hazewinkel. Hij vertrok in 1852 zonder vaste bestemming met zijn fregatschip en voer uiteindelijk rond de wereld. Hij kwam uit een bekende zeemansfamilie uit Veendam.⁸³ Volgens van Herwerden was de Groninger vaart een bijzondere vaart, die zich niet gemakkelijk statistisch liet vastleggen. Een Groninger was een durfal en was niet bang voor het avontuur, het 'zwerfen zat den Groninger zeeman in het bloed'.⁸⁴

De periode na 1858

Ook in deze gebieden kreeg men te maken met de economische crisis die het hele land in 1858 trof. Het is zelfs aannemelijk dat deze crisis de mensen in dit gebied harder trof dan in de rest van Nederland. De recessie trof met name de kapiteins en hun gezinnen uit Groningen en de Veenkoloniën. Zij hadden vaak eigen vermogen in hun schip en de lading gestoken, waardoor zij ook persoonlijk opdraaiden voor de verliezen. Het schip en het werk aan boord was soms het enige wat zij bezaten, waardoor zij genoodzaakt waren zich in de schulden te steken in mindere tijden.⁸⁵ Er zijn verschillende voorbeelden te vinden van schippers die aan boord van hun schip woonden en geen ander huis hadden. Hoe groot dit aantal is, verdient nader onderzoek. Een groot deel van de Groninger schippers groeide op binnen gezinnen waarin zij niet veel anders hadden geleerd dan het leven aan boord. Zij waren niet opgeleid om iets anders te doen. Het feit dat deze gezinnen hun hele leven in het teken van de scheepvaart hadden gesteld, keerde zich nu tegen hen. Tegelijkertijd werden de Groninger schippers in deze periode geconfronteerd met de opkomst van de stoomvaart, waardoor de kleinere zeilschepen, waarvan er binnen deze vloot veel voeren, het

⁸¹ A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)* (1996 NISA), 118.

⁸² <http://www.hetverhaalvangroningen.nl/verhalen/groninger-kustvaart> (geraadpleegd op 15 november 2013)

⁸³ Post, *Groninger scheepvaart*, 43.

⁸⁴ Van Herwerden, *De Groninger zeevaart*, 100.

⁸⁵ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 11.

steeds moeilijker kregen. Er waren kapiteins die ervoor kozen om hun eigen schip te verkopen en te gaan varen als gezagvoerder of stuurman op een groter schip in het Westen van Nederland.⁸⁶ Voeren er in 1859 nog 596 zeilschepen afkomstig uit de Veenkoloniën, in 1875 was dit aantal gedaald tot 395.⁸⁷

De Parlementaire Enquête van 1874 legde de schuld van de teruggang van de koopvaardij voor een deel bij de Groninger koopvaardijvloot en de reders uit dit gebied. De reders hadden de 'fout' gemaakt om voorbij te gaan aan de kwaliteit van de schepen. Zij voelden de drang om zo snel mogelijk te profiteren van de groeiende handel en wilden zoveel mogelijk schepen bouwen en uitreden. Het feit dat de Groningse scheepswerven niet stilstonden bij moderne technologische ontwikkelingen en alleen maar op dezelfde voet schepen bleven bouwen, zorgde uiteindelijk voor een overschot aan traditionele en ouderwetse schepen. Volgens de uitkomst van de Parlementaire Enquête gingen zij na het uitbreken van de crisis aan het einde van de jaren zestig gewoon door met het bouwen van schepen. Wellicht waren zij ervan overtuigd dat de crisis niet lang zou gaan duren, en waren zij verblind door de jaren van welvaart die zij hadden gekend. Desalniettemin bleven de vrachtprijzen dalen en kwam er een einde aan een tijd van groei. De provincie Groningen hield nog lang vast aan de traditie van de zeilvaart. In 1900 voeren in ons land 432 zeilschepen, waarvan er ongeveer 250 in Groningen hun thuis vonden.⁸⁸

Aan het einde van de negentiende eeuw voeren de Groningers steeds verder weg op zoek naar handel. Men was zelfs bereid om daarvoor de Atlantische Oceaan over te steken. Zij voeren zo ver als Mossoro, Macau, Pernambuco, Bahía, Rio de Janeiro tot aan Rio Garde do Sul. Volgens de onderzoeker en schrijver A. Westers in zijn verhaal *De 'Meeden' in Bahía* in het Jaarverslag van het Kapiteinshuis in Nieuwe Pekela, was het in het laatste kwart van de negentiende eeuw in de Braziliaanse havens 'een komen en gaan van Pekelder schepen'.⁸⁹ Dit citaat kwam niet overeen met de monsterrollen die juist laten zien dat aan het einde van de negentiende eeuw meer schepen naar de Oostzee en Engeland vertrokken dan bijvoorbeeld in 1854.⁹⁰ Anderzijds vertrokken er aan het einde van de negentiende eeuw meer schepen dan halverwege deze eeuw, waarvan ook enkelen met bestemming 'zee op avontuur'. Zo laat ook afbeelding 2.3 zien, waarop een kapiteinsvrouw met haar man poseerde in Buenos Aires. Het betrof hier de Veendamse kapitein Geert Harms Munnike en zijn vrouw Nicoline. De datum waarop deze foto is genomen is onbekend, maar de kapitein leefde tussen 1852 en 1910, dus kan worden aangenomen dat deze foto waarschijnlijk ergens aan het einde van de negentiende eeuw is genomen.

De Groninger schippers dreven met name handel tussen de verschillende kustplaatsen als Mossoro, de zouthaven Macau en Pernambuco in het noorden en Bahía, Vitória en Rio de Janeiro in het zuiden. De vracht die zijn inkomsten bestond hoofdzakelijk uit gedroogd vlees, huiden, hoorns en zout.⁹¹ In november 1892 voeren verschillende schepen van en naar deze havens. Klaas Franken, uit een bekende

⁸⁶ Post, *Groninger scheepvaart*, 55.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ <http://www.math.rug.nl/~peter/Kustvaart/WB/100jaar/index.html> (geraadpleegd op 8 december 2013).

⁸⁹ A. Westers, *De 'Meeden' in Bahía* in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1994*, 9.

⁹⁰ Monsterrollen onderzocht van het gemeentearchief van Delfzijl tussen 1866 en 1900.

⁹¹ Westers, *De 'Meeden' in Bahía*, 9.

Groningse schippersfamilie, voer met zijn driemaster van Rio Grande naar Mossoro, en ook kapiteins als Oldenburger en Potjewijt voeren in deze periode langs de verschillende Braziliaanse havens.⁹² Dit alles geeft een goed beeld van de toewijding van een Groninger schipper. Hij was een avonturier die zelfs de grote oceaan trotseerde om handel te kunnen drijven.



Afbeelding 2.3 : met op de achterkant van de foto de tekst: 'Geert Harms Munneke (kapitein) geboren Veendam 1-10-1852 overleden omstreeks 1910 (...) in Buenos Aires (...) getrouwd met Nicoline' (Bron: Veenkoloniaal Museum inv. nr. 4.1)

Varen in familieverband

Zoals gebleken, namen Groningen en de Veenkoloniën een bijzondere plek in binnen de negentiende eeuwse koopvaardij. Essentiele verschillen met de rest van Nederland waren de mentaliteit en verschillende tradities. Binnen deze noordelijke gebieden van Nederland heerste bij diverse gezinnen een scheepvaarttraditie, die van generatie op generatie werd overgebracht. Naast de bijzondere economische en geografische achtergronden van Groningen en de Veenkoloniën, zijn er nog enkele sociaal-maatschappelijke factoren te benoemen. Wat Groningen en de Veenkoloniën anders maakten dan de rest van Nederland, was dat hier veelal in familieverband werd gevaren. Bovendien kwam het, zoals gezegd, veel voor dat de kapitein ook eigenaar was van het schip. Dit in tegenstelling tot de provincies Noord- en Zuid-Holland, waar veel kapiteins voeren op het schip van de reder en 'slechts' in loondienst waren. In 1859 waren in de Veenkoloniën maar liefst 172 van de 197 schepen in persoonlijk bezit van de zelfstandige kapitein (zie tabel 2.4).⁹³ Aan boord van deze schepen trof men over het algemeen minimaal twee familieleden van de schipper aan. In de monsterrollen zijn met grote regelmaat minimaal twee dezelfde achternamen beschreven. Het varen zat veel van deze families in het bloed, wat het niet moeilijk maakte om in deze gebieden een goede bemanning te vinden. Neven, nichten, zoons en zelfs dochters voeren

⁹² Westers, *De 'Meeden' in Bahía*, 9.

⁹³ Post, *Groninger scheepvaart*, 55.

mee. Het is dan ook niet vreemd dat in de provincie Groningen meer dan 85% van de scheepsbemanning de Nederlandse nationaliteit droeg.⁹⁴ Dit cijfer lag in de rest van Nederland duidelijk lager. Hier moest men veelal op zoek naar goede mankracht en niet zelden keek men hiervoor over de grens.

Tabel 2.4 Veenkoloniale vloot in 1863

Plaats	Verhouding kapitein-eigenaar met aantal rederijen
Veendam	139 - 122
Pekela's	95 - 79
Wildervank	81 - 72
Sappemeer	54 - 43
Hoogezand	26 - 13

Bron: F. Gaastra, 'Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920. Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 26, nr. 2 oktober 2007, 159.

Ook de vorm van rederijen was in Groningen en de Veenkoloniën anders dan in de rest van Nederland. In het westen van Nederland was een rederij een bedrijf van aandeelhouders, terwijl in Groningen en de Veenkoloniën de rederijen werden gefinancierd door leveranciers. Naast leveranciers investeerden gedurende het tweede kwart van de negentiende eeuw ook boeren in de rederijen. In deze periode verdienden de grote boeren veel geld en verstand van aandelen of obligaties hadden zij niet.⁹⁵ Een ander afwijkend aspect van de Groninger vaart was de mogelijkheid om snel in te spelen op de heersende handelsmarkt. De nauwe relatie tussen de Groninger binnenvaart en de kustvaart speelde hierbij een grote rol. Wanneer de concurrentie in de binnenvaart groeide en een schipper zijn winsten zag dalen, behoefde zijn schip weinig tot geen aanpassingen om over te gaan op de kustvaart. De binnenschepen waren vanaf de zeventiende eeuw al zo gemaakt dat deze ook buitengaats konden varen. Tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw voer men in Groningen veel in koffen. Doordat dit schip aan de voorkant net zo breed was als aan de achterkant, kon het over de gehele lengte lading vervoeren. Een kof was geen snel schip, maar vooral betrouwbaar en sterk.⁹⁶ Gedurende het grootste deel van de negentiende eeuw bleef men in deze gebieden varen met relatief kleine schepen. Dit in tegenstelling tot de schippers die vanuit de havens in West-Nederland vertrokken. Zij voeren veelal met grotere schepen en konden meer tonnage verschepen, maar zaten meer vast aan vooropgestelde handelsroutes.

⁹⁴ Asaert, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (4), 100.

⁹⁵ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 10-11.

⁹⁶ Post, *Groninger scheepvaart*, 35.

In het kielzog van de familie

Zoals gezegd, telden Groningen en de Veenkoloniën in de negentiende eeuw een groot aantal families die het varen al generaties in het bloed zat. Zowel in de binnenvaart als de kustvaart werd deze traditie overgegeven van ouders op kinderen. De nieuwe generatie groeide op aan boord, waarbij bijzonder genoeg geen onderscheid werd gemaakt tussen jongens en meisjes. Wel werden zij op verschillende manieren klaargestoomd voor het volwassen leven aan boord van het schip. De jongens werden voorbereid om het kapiteinsbestaan van hun vader over te nemen, terwijl de meisjes als kapiteinsvrouw, 'kapiteinskes',⁹⁷ werden opgevoed. Veel van de jongens hadden op het dek van hun vaders schip gespeeld met de droom ooit de plek van hun vader als kapitein over te mogen nemen, 'Want telkens weer hoort hij vader, moeder en makkers spreken over de zee en over verre landen; hij zelf is reeds meermalen aan boord geweest, en zal later zijn brood verdienen op den oceaan'.⁹⁸ Of ook de meisjes deze droom deelden, is minder duidelijk te achterhalen. Wel moet het voor de kinderen prettig zijn geweest om zoveel tijd met hun ouders door te brengen. Zij waren immers dag en nacht samen wanneer zij aan boord van een schip woonden.

Dit veranderde echter wanneer de kinderen rond de zes jaar oud waren. Dan moesten zij aan wal blijven en woonden zij bij familieleden om zo naar de lagere school te kunnen gaan. Na de lagere school te hebben afgerond, gingen de jongens 's winters naar de zeevaartschool en hielpen ze in de zomer mee aan boord om ervaring op te doen.⁹⁹ Ook voor de meisjes, de toekomstige kapiteinsvrouwen, was het belangrijk om te wennen aan het leven aan boord. Aan boord deden de kinderen al kleine klusjes zoals schoonmaken en hielpen zij met koken en wassen.¹⁰⁰ Ondanks het feit dat de kinderen al vroeg mee aan boord gingen, hechtten de schippers veel waarde aan scholing. Het aantal ongeschoolden onder de binnenvaarders was groter dan onder de kustvaarders, ondanks de kleine verschillen in de manier van varen. Binnen de kustvaart moest je geschoold zijn om carrière te kunnen maken. Een bijzonder gegeven als je bedenkt dat voor veel van deze kinderen de toekomst al vaststond en zij toch het meeste leerden aan boord van het schip.

Toch bleek deze scholing ook van nut voor de kapiteinsvrouwen zoals een brief van mevrouw Bouma, een kapiteinsvrouw uit Veendam, liet zien. Zij schreef: 'Schippersvrouwen konden vaak goed rekenen, lezen en schrijven en ze werkten op alle mogelijke manieren mee aan boord. Ze waren zondermeer zelfbewust. Alle vrouwen konden een mooie handtekening zetten.'¹⁰¹ Dit zal de positie van de kapiteinsvrouw aan boord hebben versterkt. In het Veenkoloniaal museum staat een logboek dat waarschijnlijk is geschreven door een kapiteinsvrouw. Het mooie en verzorgde handschrift en de toespelingen op de familie versterken dit vermoeden. Als dit werkelijk zo is, dan had deze kapiteinsvrouw

⁹⁷ J. Conradie en H.A. Hachmer, *Van Kofschip tot Winkelparadijs. De Oldenburgers en de Veenkoloniale zeevaart in de 19de eeuw* (Veendam 2011), 50.

⁹⁸ H.J. Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën* (2e druk Veendam 1893), 247.

⁹⁹ Conradie, *Van Kofschip tot Winkelparadijs*, 50.

¹⁰⁰ Conradie, *Van Kofschip tot Winkelparadijs*, 50.

¹⁰¹ H. Hachmer, *Met de groeten uit Riga* (2e herziene druk, oktober 2007), 123.

dus een belangrijke functie aan boord, die zij te danken had aan haar goede opvoeding en scholing.

Dit fenomeen vond waarschijnlijk meer plaats in de gebieden in het Noorden van Nederland dan in het Westen. Dit kwam mede door de sterke familieband en de zeevarende tradities. Het was dan ook meer regelmaat dan uitzondering dat een kapitein familieleden als bemanningsleden aanstelde. Het lijkt aannemelijk dat de druk van de familie ervoor zorgde dat men enigszins gedwongen werd te kiezen voor het zeemansbestaan, of je nu man of vrouw was. Van de 21 bestudeerde monsterrollen uit Nieuwe Pekela van 1816 zijn er slechts vier schepen waarop niet meerdere familieleden actief zijn.¹⁰² De schepen voereen met een bemanning van tussen de drie en zes man, inclusief kapitein, waarbij over het algemeen twee of meer malen dezelfde achternamen op de monsterrol werden genoemd. Één van de meest bekende scheepvaartfamilies uit Groningen en omgeving was de familie Oldenburger. Met een eigen boek met de titel *Van Kofschip tot Winkelparadijs. De Oldenburgers en de Veenkoloniale zeevaart in de 19de eeuw* waren zij een typisch voorbeeld van een familie waarbij alles in het teken stond van de zeevaart.¹⁰³ Zij maakten deel uit van een zeemansstand, die afweek van de rest van de bevolking met zo haar eigen gebruiken en kenmerken.¹⁰⁴ Door de opvoeding en hechte gemeenschap was het gebruikelijk dat er ook getrouwd werd binnen deze kringen.

Trouwen binnen de 'zeemansstand'

Er zijn voorbeelden te vinden van pasgetrouwde stellen, waarbij de vrouwen hun echtgenoot vergezelden op één van zijn reizen. Dit gebeurde al op jonge leeftijd: 'De jonge man was gehuwd. Zijne vrouw, die nog geen twintig jaren telde en met al den moed van het echte zeemansgeslacht uit deze streken vervuld was, vergezelde haren echtgenoot op zijn eerste reis als gezagvoerder.'¹⁰⁵ Ook een liefdesgedicht uit het Kapiteinshuis van Nieuwe Pekela laat zien dat de vrouw van de kapitein haar man volgde aan boord. In dit gedicht werd het leven van 'Neef Franken' beschreven, waarbij hij 'al jong naar zee gegaan' was. Hier wist hij al spoedig op te klimmen tot kapitein en trouwde. Zoals onderstaand fragment laat zien, had zijn vrouw ervoor gekozen met haar man mee te varen, ondanks de risico's. Ook de liefdevolle relatie tussen kapiteinsvrouw en kapitein komt hierin sterk naar voren. Ze had met liefde gezorgd voor haar man en had hem altijd bijgestaan.

Toen hij in 't Huwelijksbootje trad,
koos dat ook waarlijk zee
Het water was Neef's element
En Nicht die moest wel mee.
Zoo voeren ze naar Oost en West,

¹⁰² Bewaarplaats van deze monsterrollen: Gemeentearchief Delfzijl.

¹⁰³ Conradie, *Van Kofschip tot Winkelparadijs*, 31.

¹⁰⁴ Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 211.

¹⁰⁵ Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 215.

Naar 't verre vreemde oord
Al kwamen stormen en gevaar
't Bleef alle wél aan boord.¹⁰⁶

Deze vrouwen werden hierdoor met dezelfde gevaren geconfronteerd waaraan haar man werd blootgesteld. Zo zag een pasgetrouwde vrouw tijdens haar huwelijksreis naar Sint Petersburg de verraderlijkheid van de oceaan. Toch bleef zij koel en 'als heldin op het dek ter zijde, hoe dreigend het gevaar mocht wezen.'¹⁰⁷ Het leek erop dat de vrouw ten allen tijden aan haar mans zijde bleef staan. Citaten als 'Haar man verlangt, dat zij aan boord zal komen. En geen oogenblik maakt zij bezwaar'¹⁰⁸ en 'ze moest niet 'jammeren als het schip eens een beetje tekeer ging'¹⁰⁹ doen vermoeden dat de vrouw zich voegde naar haar man. Zij was zijn steun en toeverlaat.

Het kwam regelmatig voor dat een man al op jonge leeftijd al kapitein-eigenaar werd. Dit versterkte de zelfstandigheid en zorgde ervoor dat de vrouw ook op jonge leeftijd meevoer. De kapiteinsvrouw steunde hem en zorgde er met haar extra hulp wellicht voor dat dit financieel mogelijk was. Zo kocht de uit Appingedam afkomstige Kornelis Hangelbroek in 1815 zijn eigen schip, hij was toen pas 27 jaar oud.¹¹⁰ Ook hij kwam uit een bekende zeevarende familie. De mannelijke naamdraggers van de familie Hangelbroek waren gedurende de negentiende eeuw vrijwel allemaal op één of andere wijze bij de scheepvaart betrokken.¹¹¹ De vrouwen binnen deze familie zijn nergens expliciet genoemd, maar het is aannemelijk dat ook zij zich binnen deze kringen bewogen.

Een huwelijk van een kapitein had niet altijd plaats binnen de zeevaartfamilies. Zo kwam Melle Willems Pott, geboren 1798, uit een zeevarende familie en ging net als zijn vader en grootvader naar zee. Hij trouwde met een koopmansdochter en er zijn geen aanwijzingen dat zij meevoer. Zij moet een eenzaam leven hebben geleden, aangezien de geboortes van hun kinderen telkens werden aangegeven door een oom. Steeds was de vader op het moment van de geboorte niet thuis, maar op zee. De zee is waarschijnlijk ook zijn laatste rustplaats geworden. Het ontbreken van gegevens in de overlijdensregisters doet vermoeden dat hij is verongelukt op een reis van New York naar Rotterdam in 1841.¹¹² Wellicht onderstreept dit voorbeeld dat het voor zowel de kapitein als de kapiteinsvrouw gunstig was wanneer zij waren opgegroeid binnen een familie met zeevaarttradities. Zo wist de vrouw precies waaraan zij begon wanneer zij huwde met een zeeman. Zij was om deze reden volkomen thuis op het schip en wist zich tussen de bemanning goed te redden. Een goede combinatie voor zowel de kapitein als de kapiteinsvrouw.

¹⁰⁶ Gedicht uit kapiteinshuis Nieuwe Pekela, Map met tabblad 'FRANKEN' en aan de achterzijde geschreven 'Trijntje Franken'

¹⁰⁷ Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 257.

¹⁰⁸ Idem, 259.

¹⁰⁹ Zijlstra, H., Groninger schippers en Zuid-Amerika 1845-1890, in: *Veenkoloniale Volksalmanak. Jaarboek voor de geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën. 2004 nummer 16*, 59.

¹¹⁰ S. Cazemier, Scheepvaartberichten (4) : Kapitein Hangelbroek (Grootegast-Leek-Nietap-Zevenhuizen) in: *Historisch Leek 15e jaargang nummer 1 oktober 2000*, 20.

¹¹¹ Idem, 18.

¹¹² A. Westers, De tabaksbeurs van kapitein Melle Melles Pott, *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1990*, 7.

Als kind aan boord

Net zoals hun moeder, voer ook de nieuwe generatie kapiteinsvrouwen met hun kinderen mee aan boord. Samen met hun man en kinderen bevonden zij zich in de kajuit. Het verhaal van de kapiteinszoon Bernardus Schaap, geboren op 2 september 1835, *Een staaltje Groninger zeemannschap. Een bijzondere reis van kapitein B. Schaap met de schoenergaljoot Jacobus David*, onderstreept dit. Zijn moeder overleed op 22 augustus 1849 in Memel, een stad in het huidige Litouwen. Ook hij was dus als jongetje samen met zijn moeder, de kapiteinsvrouw en zijn vader, de kapitein, aan boord.¹¹³ Bernardus leerde het vak al vroeg en was al op jonge leeftijd op het schip te vinden. Op 26 november 1857 trouwde hij met Mijna Rasker, een dochter uit een zeer bekend Groninger 'varengeslacht'.¹¹⁴ In datzelfde jaar werd hij kapitein-eigenaar van zijn eigen galjoetschip *Titia Margeretha*. Het is onduidelijk of zij ook samen voeren. Andere brieven beschreven ook deze traditie van vader-op-zoon: 'Op jonge leeftijd ging hij, evenals zijn broers Jan Boelens, Jannes, Albertus, Hendrik, Willem, Egbert en Jan, naar zee.' Het gaat hier om de zeeman, Harm Witkop die aan boord van de *Vrouw Bonna* van zijn vader het eerste onderricht ontvangen zou hebben.¹¹⁵ Op deze manier werd de traditie voortgezet.

Het kon aan boord heel gezellig zijn met het gezin bij elkaar. Zo schreef de Groningse stuurman K.J. Kuipers een verhaal waarin hij vertelde over zijn tijd aan boord van een onbekend schip onder gezag van kapitein J. Kortrijk. Het was in 1817 dat het schip na een tocht naar Bordeaux op weg was naar Sint-Petersburg. Na het Kanaal te zijn doorgevaren, kregen zij zo'n tegenwind dat zij genoodzaakt waren om aan te leggen in de haven van Medenblik. Gezien het feit dat de schepen in de winter niet voeren vanuit Nederland, werd de equipage bedankt en 'afgelood'. Kuipers bleef gedurende de wintermaanden aan boord, waar het erg gezellig was: 'ik als stuurman bleef met den kok, alsmede de vrouw van den kapitein en vier kinderen aan boord; en zoo hebben wij ons dáár den geheelen winter geamuseerd.'¹¹⁶ Het was voor de bemanning waarschijnlijk een leuke afleiding dat de kapiteinsvrouw met haar kinderen aan boord was. Ook de monsterrollen onderstrepen soms het verhaal van kinderen aan boord. Van de totaal 24.000 onderzochte monsterrollen is op zeven hiervan melding gemaakt van een kapiteinsdochter, vijf keer van een schippersdochter en zeven keer van een schipperskind.¹¹⁷ Ook in de geboorte- en sterfregisters zijn gevallen gevonden waarbij een kind aan boord werd geboren, of aan boord stierf.¹¹⁸ Het betrof hier echter meer vermeldingen over gevallen op binnenvaartschepen dan op schepen van de kustvaart.

Niet altijd was de vrouw blij dat zij met haar kinderen mee aan boord was. Zo deed de Groningse

¹¹³ R.K. Mast, *Een staaltje Groninger zeemannschap. Een bijzondere reis van kapitein B. Schaap met de schoenergaljoot Jacobus David*, in: *Veenkoloniale Volksalmanak 19 2007*, 96.

¹¹⁴ Idem.

¹¹⁵ A. Westers, *Vaarwel, vaarwel!* Twee brieven in 1836 door matroos Harm Witkop Oldenburger geschreven aan zijn ouders in Nieuwe Pekela, *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 2000*, 12.

¹¹⁶ K.J. Kuipers, *Een Groninger zeeman in Napoleontische tijd : zee- en landreizen van K.J. Kuipers : kleine handelsvaart contra continentaal stelsel* (Zutphen 1980), 116

¹¹⁷ Aantal unieke monsterrollen betreft hier 17.091 ingevoerde monsterrollen en vermeldingen in registers voor de website van het Noordelijk Scheepvaartmuseum en totaal (met Winschoten, Termunten compleet en Harlingen tot 1875) 23.766.

¹¹⁸ www.archieven.net (geraadpleegd op 12 november 2013)

kapitein Jan Alberts Oldenburger (1829-1880) vaak een beroep op zijn vrouw Doetje Eemzinga (1829-...). Kapitein Oldenburger vond het gemis van zijn gezin één van de grootste nadelen van zijn beroep.¹¹⁹ Toch gaf zijn vrouw niet altijd gehoor aan zijn smeebeden om mee te gaan. Meerdere malen nam hij één of twee van zijn kinderen mee aan boord, tegen de zin van zijn vrouw. Andere kapiteinsvrouwen besloten na één tocht dat dit niet het leven was wat zij verkozen. Zij hadden eenmaal gezien aan welke gevaren ze werden blootgesteld, waarna zij liever thuis bleven. 'Met eigen oogen heeft zij gezien, wat den zeeman bedreigt op den verradelijken oceaen.'¹²⁰ Desalniettemin bleef zo een kapiteinsvrouw vaak sterk voor haar man. De periode dat de kapiteinsvrouw niet meevoer, waren voor de meesten van hen dan ook een onzekere periode. Het feit dat zij met eigen ogen had gezien hoe ruw en genadeloos de zee kon zijn, maakte haar nog angstiger. Zo ook voor de Groningse Doetje Eemzinga. Zij was zelf ook meerdere malen mee aan boord geweest en kende de gevaren en risico's. Op een reis naar Riga had zij zelfs een miskraam gehad, zo schreef zij in een brief naar huis.¹²¹



Afbeelding 2.5 : foto uit het Veenkoloniaal Museum (inv. nr. 1.4) met achterop de tekst: 'Kapitein Jan Oldenburger (1829-1880) en echtgenote Doetje Oldenburger-Eemzinga (1839-1912) beiden uit Nieuwe Pekela'

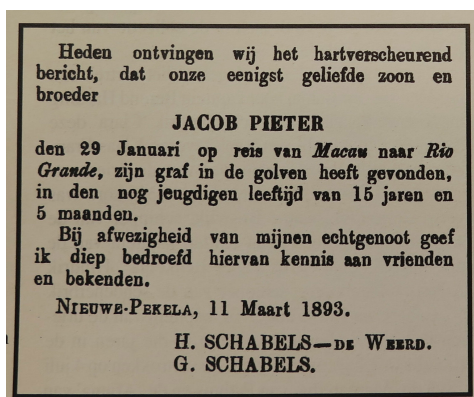
Dat de risico's groot waren, merkte ook de zeevarende familie Schabels. Onderstaande rouwadvertentie is voor de zoon van Hinderika Schabels, vrouw van kapitein Jacob Pieter Schabels die zijn zoon dezelfde naam gaf. In een brief van de kapitein werd duidelijk hoe hij aan zijn eind is gekomen. Na een val vanuit de mast in zee probeerde de kapitein hem nog te redden. 'Ik greep de loglijn, maar er was geen redden aan, daar mijn innigst geliefde zoon zoo voor mijne oogen zijn dood in de golven moest vinden.' en even verderop 'Ik durf mijne vrouw er niet mede in kennis stellen, want zij had hem ook zoo lief, haar eenigste

¹¹⁹ Conradie, *Van Kofschip tot Winkelparadijs*, 50.

¹²⁰ Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 257.

¹²¹ Conradie, *Van Kofschip tot Winkelparadijs*, 50.

zoon.¹²² Had hij een reddingsboei gehad, dan was hij wellicht nog te redden, maar die had hij niet. Ook dit onderstreept het gebrek aan middelen dat het gevaar vergrootte. De schepen waren lang niet zo veilig uitgerust als nu, waardoor er talloze gevaren op de loer lagen.



Afbeelding 2.6 : Rouwadvertentie van Jacob Pieter Schabels

(Bron: A. Westers, De 'Meeden' in Bahía in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1994*, 10.)

Conclusie

Groningen en de Veenkoloniën namen in de negentiende eeuw een bijzondere positie in. De manier waarop de koopvaardijvloot zich bewoog, verschilde op essentiële vlakken met die in de rest van het land. Dit begon al vanaf de achttiende eeuw, toen de turfvaart een belangrijke bron van inkomsten was voor Groningen en de Veenkoloniën. In deze gebieden voer men, vergeleken met de rest van Nederland, veel meer met kleinere schepen. Deze schepen, voornamelijk koffen, waren erg flexibel en konden zowel in de binnenvaart als de kustvaart worden ingezet. Hierdoor kon de Groninger vaart gaan waar handel te drijven was, zonder grote aanpassingen aan het schip. Het snel inspringen op de markt zorgde voor betere verdiensten.

Vanaf het begin van de negentiende eeuw begon deze scheepvaart zich uit te breiden. Vanwege de gunstige geografische ligging hadden de Groninger schippers een directe toeging tot de Oostzee, waarbij havens als Riga en Sint-Petersburg de belangrijkste waren. Zij kenden deze gebieden goed, waardoor zij vooral tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw de concurrentie voor konden blijven. Net als in de rest van Nederland kenden deze gebieden vanaf de jaren dertig tot het midden van de negentiende eeuw een periode van grote bloei. Een voordeel lag in de grote hoeveelheid beschikbare scheepsruimte. Die had men in deze gebieden genoeg en anders werden er snel nieuwe schepen bijgebouwd. Groningen en de Veenkoloniën kenden vele kleine reders. Dit in tegenstelling tot het Westen van Nederland, waar een paar grote rederijen de scepter zwaaiden. In het midden van de negentiende eeuw bezaten Groningen en de Veenkoloniën ook de meest omvangrijke scheepsbouw van Nederland. De Groninger vaart bestond uit kleine schepen en schippers die zelfstandig en flexibel waren. Maar ook Groningen en de Veenkoloniën

¹²² Westers, De 'Meeden' in Bahía, 10.

ontkwamen niet aan de crisis van 1858. Ook hier was de daling van de handel sterk merkbaar, maar het grootste deel van de rederijen bleef schepen bouwen. Dit zorgde voor een overschot aan schepen en een achteruitgang in de kwaliteit. Uiteindelijk moesten de reders wel inzien dat de markt was ingestort en liep de scheepsbouw langzaam terug.

Toch lieten de schippers van de Groninger vaart zich niet uit het veld slaan en de kapiteins besloten steeds langere afstanden af te leggen op zoek naar handel. Tijdens het laatste kwart van de negentiende eeuw vertrokken veel Groninger schippers naar het zuiden van Amerika, waarbij havensteden als Macau, Pernambuco, Bahía, en Rio de Janeiro werden aangedaan. Deze manier van handelen was typerend voor de Groninger schipper. Deze liet zich niet snel uit het veld slaan en was altijd op zoek naar nieuwe manieren om geld te verdienen. Dit had waarschijnlijk te maken met de sterke scheepvaarttraditie. Deze tradities werden van generatie op generatie doorgegeven en zorgden voor een overvloed aan bekwame bemanning en kennis van het zeeleven. Het was ook eerder regel dan uitzondering dat er meerdere familieleden meevoeren aan boord van een schip. Het zeemansleven was er bij velen met de paplepel ingegoten.

Deze manier van varen bracht ook risico's met zich mee. Zo werd men in tijden van neergang en crisis harder getroffen en bovenal op een meer persoonlijk vlak. Door het grote aantal kapitein-eigenaren bij de Groninger vaart waren meer kapiteins zélf verantwoordelijk voor hun inkomsten en uitgaven. Dit zorgde voor grote winsten in tijden van groei, maar persoonlijke verliezen in tijden van crisis. Deze manier van varen was ook van invloed op de kapiteinsvrouwen. Omdat haar man veelal eigenaar was van het schip, was het zeker niet ongewoon dat zij meevoer en het schip als tweede, of zelfs als enige, huis zag. Ondanks het feit dat er ook kapiteinsvrouwen thuis bleven wachten tot hun man weer terugkeerde, lijkt het erop dat het regelmatig voorkwam dat de kapiteinsvrouw geen bezwaar maakte wanneer manlief haar vroeg om mee te gaan.

De kans is groot dat er meer kapiteinsvrouwen uit de Veenkoloniën meevoeren dan uit de rest van Nederland, omdat zij vaak uit een familie kwamen die de zee eigen was. Het is zeer aannemelijk dat de achtergrond en familiebanden sterk van invloed waren op het wel of niet kiezen om de zeeën te bevaren en hun man gezelschap te houden. De kapiteinsvrouwen hadden als kind op het dek van hun ouders gespeeld en wisten veel van het bestaan op het schip. Door de scholing die zij aan wal hadden genoten, konden deze vrouwen vaak goed rekenen, schrijven en lezen. Aan boord hadden zij geleerd te navigeren en de instrumenten af te lezen. Het is begrijpelijk dat een jonge kapitein liever een vrouw had die wist hoe het zeemansleven in elkaar stak. Op deze manier wisten de toekomstige kapiteinsvrouwen waaraan zij begonnen en wisten zij zich te gedragen naar de zeemanstradities. Dit was makkelijk voor zowel de kapitein als de kapiteinsvrouw. Maar wanneer een vrouw eenmaal getrouwd was met een kapitein, hoe zag het leven van een kapiteinsvrouw er dan uit?

3. De vrouw aan boord

Nu het prosopografisch onderzoek is afgerond, zal in dit hoofdstuk worden gekeken naar de rol van de kapiteinsvrouw aan boord van het schip. Wat deed zij aan boord en wat waren haar taken? Hoe verliepen haar dagen aan boord en hoe voegde de vrouw van de kapitein zich binnen de hiërarchie. Met een schip vol mannen was het de vraag of er een taak voor een vrouw was weggelegd. Naast de bezigheden aan boord kreeg de kapiteinsvrouw ook te maken met onvoorziene zaken zoals weersomstandigheden, het gevaar van andere schepen en zelfs piraterij. Aan welke gevaren werden deze vrouwen blootgesteld en hoe gingen zij hiermee om? Tevens zal in dit hoofdstuk worden gekeken naar de motivatie van de kapiteinsvrouwen om mee te varen. Waarom besloot zij mee te gaan en deze reizen te maken, waar toch grote risico's aan kleefden? Was het puur een financiële kwestie, of hadden deze vrouwen andere motieven? Dit alles zal de vraag beantwoorden hoe het leven er uitzag voor een kapiteinsvrouw aan boord. Als laatste zal worden gekeken naar het aantal kapiteinsvrouwen dat meevoer. Het gaat hier om niet eerder gepubliceerde cijfers, die een eerste indruk moeten geven van de omvang van het aantal meevarende kapiteinsvrouwen. Middels statistische analyse en een omvangrijk onderzoek naar monsterrollen, zal een compleet nieuw licht worden geworpen op de cijfers en zal een voorzichtige schatting gemaakt kunnen worden.

De buitenlandse kapiteinsvrouw

Omdat de Engelse en Duitse kapiteinsvrouw in buitenlandse literatuur al een gezicht heeft gekregen, is het nuttig eens te kijken hoe deze kapiteinsvrouwen zijn omschreven. Zo is het boek *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920* uit 1996, zoals in de inleiding reeds genoemd, gebaseerd op diverse dagboeken van Britse vrouwen die meevoeren vanaf het einde van de achttiende eeuw. In dit boek werd de vraag gesteld wat het voor een vrouw betekende zich te bewegen binnen een wereld die door mannen werd gedomineerd. De conclusie van de auteurs Creighton en Norling met betrekking tot de kapiteinsvrouw was, dat zij in de meeste gevallen overbodig was. Volgens de schrijvers liep de kapiteinsvrouw meer in de weg dan dat zij zich nuttig maakte op het schip. Het enige wat zij deed, was het gezelschap houden van haar man, de kapitein. Zodoende leed deze kapiteinsvrouw een geïsoleerd bestaan. Zij was afgescheiden van een groot deel van de bemanning en participeerde niet werkelijk in het leven aan boord.¹²⁴ Zij kon zich niet vrij bewegen en was meest te vinden in haar hut.

Ook concludeerden Creighton en Norling dat de rest van de bemanning het niet altijd waardeerde dat de kapiteinsvrouw aan boord was. Zij was een extra paar ogen voor de kapitein, waardoor de rest van de bemanning extra op hun hoede moest zijn. Anderzijds kon zij ook een moederfiguur voor hen zijn en

¹²³ <http://www.spreekwoord.nl/> (betekenis: 'menig vrouw heeft een zeeman naar de wal gelokt') (geraadpleegd op 20 oktober 2014).

¹²⁴ Creighton, *Iron Men, Wooden Women*, 92.

bracht zij een huiselijke sfeer met zich mee aan boord. Ook kon een kapiteinsvrouw voor ongewenst oponthoud zorgen. Zo geven Creighton en Norling het voorbeeld dat een schip eens moest wachten omdat de kapiteinsvrouw aan land moest bevallen.¹²⁵ Maar volgens hen was het ook voor de vrouw zelf geen pretje aan boord. Zij mistte iemand om mee te praten, en dan vooral vrouwelijk gezelschap.

Ook de reeds eerder genoemde Joan Druett gaf in haar op dagboeken gebaseerde boek een omschrijving van de negentiende eeuwse kapiteinsvrouw. Volgens haar was de kapiteinsvrouw een gewone, conservatieve vrouw, veelal afkomstig uit de middenklasse. Zij was geenszins op zoek naar avontuur of geluk, maar de voornaamste motivatie om mee te varen was het gezelschap van haar man. De meeste kapiteinsvrouwen kwamen uit de kustgebieden en waren van jongs af aan al bekend met de zee en haar tradities. Naast deze omschrijving, is Druett één van de weinige auteurs die een grove schatting durfde te geven van het aantal kapiteinsvrouwen dat meevoer. Zij schatte hun aantal gedurende de negentiende eeuw op 'duizenden'.¹²⁶

Als laatste gaf het dagboek van de Duitse kapiteinsvrouw Eugenie Rosenberger een beeld van de buitenlandse kapiteinsvrouw. Zij voer pas vanaf 1888 met haar man mee aan boord, maar beschreef in haar dagboek wel haar dagelijks bestaan. Zij bleek een steun en toeverlaat voor de matrozen en nam een moederrol op zich. Zij bemoederde de bemanning als waren het haar eigen kinderen. Zo zorgde zij bijvoorbeeld voor een kerstcadeau voor de bemanning en stopte hen wat geld toe wanneer zij in moeilijkheden zaten. Aan boord had zij waarschijnlijk weinig verplichtingen, zo bleek uit het feit dat de was werd gedaan door een 'Steward' en zij niet zelf kookte.¹²⁷ Ze maakte de meest bijzondere dingen mee en zag de meest exotische steden zoals Pernambuco en Rio de Janeiro. Eenmaal aan land bleek ze erg zelfstandig en ging ze meerdere malen alleen op pad, zonder kennis van de taal. Deze voorbeelden zijn slechts momentopnames en opgeschreven door de persoon zelf, maar zij geven wel een opstapje naar de Nederlandse kapiteinsvrouw. Het leven aan boord een schip van de Nederlandse kapiteinsvrouw in de negentiende eeuw is moeilijk te reconstrueren, maar door secundaire bronnen te combineren met primaire bronnen zijn er toch enkele conclusies te trekken. Waar hiaten vielen, is gebruik gemaakt van de beschrijvingen van buitenlandse vrouwen, waarover zoals eerder gezegd meer primaire bronnen zijn te vinden.

De taken aan boord

Het is aannemelijk dat de Nederlandse kapiteinsvrouw aan boord van het schip de huishoudelijke taken op zich nam en waar nodig hielp bij het werk dat de mannen deden. Zo bleek al uit de voorbeelden die zijn genoemd in het vorige hoofdstuk. Hieruit werd duidelijk dat de vrouwen van jongs af aan al werd geleerd zich als een kapiteinsvrouw te gedragen, maar ook kennis van zaken hadden wat betreft het schip. Uit

¹²⁵ Creighton, *Iron Men, Wooden Women*, 92.

¹²⁶ Druett, *Hen Frigates*, backcover.

¹²⁷ Rosenberger, *Auf Grosser Fahrt*, 33.

inventarissen van binnenschepen uit de negentiende eeuw bleek dat nadat de kapitein overleed, de kapiteinsvrouw met één of meerdere bemanningsleden bleef doorvaren. Zodoende moesten zij wel enigszins verstand hebben van het schip en de bedrijfsvoering.¹²⁸ Maar niet altijd deed een kapiteinsvrouw veel werk aan boord. Zo kwam het voor dat de bemanning het huishoudelijke werk deed, terwijl de vrouw van de kapitein toezicht hield.¹²⁹ De monsterrollen laten meer dan eens zien dat er naast de kapiteinsvrouw ook een kok mee aan boord was. Veel zal ze dus niet in de kombuis hebben gestaan. Haar eerste zorg was waarschijnlijk die voor haar man en haar kinderen.

Verder was zij voor de bemanning soms een moederfiguur. De bemanning zag haar wellicht als een surrogaat moeder of vriendin. Zo beschreef de Nederlandse zeeman Obe van der Wall zijn relatie met de vrouw van de kapitein op één van zijn reizen. Nadat Van der Wall door kapitein Willem Ouwehand werd afgesnauwd, richtte hij zich tot de kapiteinsvrouw. Zij hielp hem vervolgens om een grapje uit te halen met de kapitein, waar de zeeman en de kapiteinsvrouw vervolgens samen om moesten lachen.¹³⁰ Dit voorval had ergens rond het midden van de negentiende eeuw plaats en gaf aan dat de kapiteinsvrouw ook een gewichtig persoon kon zijn aan boord van een schip. Zij sympathiseerde met de bemanning, soms zelfs tegen haar eigen man. Vanuit het oogpunt van deze Nederlandse zeeman was zij een persoon waar de bemanning op af kon stappen, wellicht wanneer de kapitein niet aanspreekbaar was. In het artikel van H. Zijlstra *Groninger schippers en Zuid-Amerika 1845-1890* in de *Veenkoloniale Volksalmanak* uit 2004, werd de rol van de kapiteinsvrouwen aan boord zelfs omschreven als zijnde van 'onschatbare waarde'.¹³¹ Volgens Zijlstra moesten de kapiteinsvrouwen met zuinige hand koffie zetten, de wacht mee kunnen draaien en het toch gezellig weten te maken aan boord. En bij dit alles moesten ze niet 'jammeren als het schip eens een beetje tekeer ging'.¹³²

Ook volgens de schrijver H.J. Top in zijn boek *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën* uit 1893 was de kapiteinsvrouw uit de Veenkoloniën volkomen thuis op het schip. Zij bewoog zich hier net zo gemakkelijk als thuis, en 'verandert haar in een verblijf, met zindelijkheid en orde'. Ze staat, net als de mannen gewoon op het dek en doet mee met alles wat de rest van de bemanning ook doet. 'Dikwijls neemt zij deel aan het 'vischvermaak', waarmee de zeelieden zich zo dikwijls bezig houden. Zij weet een makreel te verschalken en later helpt ze mee om deze te bereiden'.¹³³ Uit dit voorbeeld blijkt wel dat de vrouw zich tussen de bemanning bewoog en zelfs mannelijke taken op zich nam. Dit verschilde waarschijnlijk van schip tot schip, maar geeft wel een bijzonder inzicht. De kapiteinsvrouw kon waarschijnlijk zelf bepalen wat haar functie aan boord was en had weinig verplichtingen. Toch voelde zij zich veelal verantwoordelijk voor

¹²⁸ A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)* (1996 NISA), 116.

¹²⁹ van Herwerden, *De Groninger zeevaart*, 68.

¹³⁰ O. van der Wall, R. Kromhout, *De wereld rond. lotgevallen van een Oud-zeeman, door hem zelve verteld* (Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders 2003), 17.

¹³¹ H. Zijlstra, *Groninger schippers en Zuid-Amerika 1845-1890*, in: *Veenkoloniale Volksalmanak. Jaarboek voor de geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën*. 2004 nummer 16, 59.

¹³² Zijlstra, *Groninger schippers en Zuid-Amerika*, 59.

¹³³ Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 260.

het schip en haar bemanning. Het was in vele gevallen de enige broodwinning van haar man, dus deed zij er alles aan om het iedereen naar de zin te maken. Vermoedelijk was dus haar voornaamste taak om de zeelieden een gevoel van een thuis te geven, zodat de sfeer aan boord optimaal bleef.

De grootste opgave voor de zeelieden tijdens de vaak lange reizen was het gemis van familie en vrienden. De kapiteinsvrouw probeerde dit gemis zoveel mogelijk te verzachten door het schip huiselijk te maken en het aan boord zoveel mogelijk als 'thuis' te laten voelen. Naast de huiselijke taken wisten velen van hen, met name uit de Noordelijke gebieden van Nederland, ook hoe zij het schip moesten besturen. Dit hadden zij van jongs af aan al meegekregen. Eigenlijk kan gezegd worden dat de kapiteinsvrouw alle vaardigheden bezat van een kapitein, maar het was haar man die de leiding had op het schip. Zij kon haar vrouwelijkheid gebruiken om de zeelieden een geborgen gevoel te geven en het gemis van thuis te beperken, maar zij kende ook de technische kant van het zeemansbestaan en wist ook haar 'mannetje' te staan achter het roer.

Risico's

Het leven aan boord van een negentiende eeuws koopvaardijship was niet zonder gevaren. Vele ziekten lagen op de loer en men was overgeleverd aan de nukken van de natuur. Dat hele zeevaartfamilies uiteen werden gerukt door de meest verschrikkelijke ziekten illustreert het verhaal van kapitein Smit aan boord van *De Sphynx*. Hij vertrok in het voorjaar van 1873 met zijn echtgenote, zoon en dochter op weg naar de Braziliaanse stad Pernambuco (het huidige Recife). Eenmaal daar aangekomen, werden ze geconfronteerd met de dodelijke gele koorts. Binnen enkele dagen stierf niet alleen de dertienjarige dochter aan deze gruwelijke ziekte, maar ook de kapitein en zijn vrouw. De gele koorts was met name in de Zuid-Amerikaanse gebieden een ziekte waar vele zeelieden vatbaar voor bleken. De stad Pernambuco werd dan ook 'een kerkhof der Europeers' genoemd.¹³⁴ Ook het voorbeeld van de Nederlandse kapitein Hinderikus Hendriks Smit (1825 -1873) en zijn vrouw Annechina Engelina de Jonge (1821-1873) onderstreept deze gevaren. In het Zuid-Amerikaanse Pernambuco overleden zij, net als hun dochtertje Gezina, aan boord van hun koopvaardijship tengevolge van één van de heersende epidemieën aldaar.

Een ander schrijnend voorbeeld van deze ziekte was die aan boord van de driemaster *Thalassa*. Aan de hand van een scheepsbrief werd dit treurige verhaal verteld. Het was begin 1896 toen het schip met een lading droog vlees lag aangemeerd in de haven van Pernambuco. Kapitein Kappen en zijn echtgenote Jantje Meijer kwamen beiden uit Nieuwe Pekela en hadden aan boord hun beide zonen Harm en Koenraad, evenals vier andere bemanningsleden. Tijdens de eerste twee maanden van dat jaar sloeg het noodlot toe. De stuurman en de scheepskok stierven aan de gele koorts en tot overmaat van ramp overleefde ook zoon Harm deze verschrikkelijke ziekte niet.¹³⁵ Toen het schip verder voer naar Rio Grande, sloeg het noodlot

¹³⁴ map 3: *Sphynx* Kapt. Smit Wildervank, Krantenbericht 26-01-1874, *Veenkoloniaal Museum*.

¹³⁵ NSM Niemeyer tabaksmuseum jaarboek 2009 Scheepsbrieven (3) Gele koorts op de *Thalassa* W. Kerkmeijer drie sterfgevallen aan boord de driemaster in 1896 brief 22 febr. 1896, 31.

opnieuw toe. Het schip strandde in de nacht van 4 op 5 oktober voor de Braziliaanse kust. Drie bemanningsleden verdronken en ook de kapitein en zijn zoon Koenraad overleefden deze ramp niet. De kapiteinsvrouw Jantje Meijer overleefde samen met twee bemanningsleden. Eenzaam keerde zij terug naar Pekela zonder man en kinderen.¹³⁶ Niet alleen ziektes bleken een groot gevaar voor de kapiteinsvrouw en de rest van de bemanning. Zo hadden genoemde Kappen en zijn vrouw ook al eerder de dood in de ogen gekeken. Twee jaar voor hun overlijden, waren zij op een reis van Engeland naar Riga vastgeraakt op de beruchte zandplaat Noorderhaaks bij Texel. Hier konden kapitein Kappen en zijn vrouw nog gered worden door vissers.¹³⁷

Vrouwen en kinderen werden dus zeker niet ontzien als het gaat om ziekten, schipbreuken en andere ontberingen. Zo schreef *Der Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* op 14 oktober 1892 een verslag over de reddingsactie van de uit Gasselternijveen, in de buurt van Stadskanaal, afkomstige kapitein Meinders en zijn vrouw en kinderen. Zijn kofschip de *Jantina Jacobina* was beladen van Bremerhaven op weg naar Bolsward. Hij voer echter te dicht op de kust en liep bij Wangeroog vast op een zandplaat. De bemanning werd gered, maar één van de dochters stierf door onderkoeling.¹³⁸ Dus niet alleen ver van huis, maar ook dichtbij gebeurden ongelukken waarbij doden vielen. Een ander voorbeeld is dat van kapiteinsvrouw Hinderika Klaassens. Zij was een dochter van Jacob Klaassens, schipper op verschillende schepen. Hinderika trouwde in december 1869 met Jacob Pieter Schabels. Zij waren woonachtig in Nieuwe Pekela en kregen vier kinderen. Hoe vaak deze vrouw met haar man meevoer is niet duidelijk, maar van één reis is dit met zekerheid te zeggen. In 1880 strandde het schip *Jantina*, waar haar man in 1878 kapitein van was geworden. Zij waren onderweg van Memel naar Vlaardingen met een lading hout, maar bij Scheveningen ging het mis. De bemanning bestaande uit zeven koppen én een vrouw met kinderen moest door en reddingsboot worden gered. Het is niet met zekerheid vast te stellen dat het hier om Hinderika ging, maar het is zeer waarschijnlijk.¹³⁹



Afbeelding 3.1 : scheepsportret brik Meeden 1892 vervaardigd door CP Franco in Bahía kapitein P. Schabels en twee portretfoto's van Pieter Schabels en Hinderika Weerd, 1894
(Bron: A. Westers, De 'Meeden' in Bahía in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1994*, 8.)

¹³⁶ NSM Niemeyer tabaksmuseum, 32-33.

¹³⁷ Tekst bij foto van kapitein Hinderikus Hendriks Smit (1825 -1873) en zijn vrouw Annechina Engelina de Jonge (1821-1873), *Kapiteinshuis Pekela*.

¹³⁸ Kapiteinshuis Pekela, tekst bij het reddingsverslag van de Duitse reddingsmaatschappij DGRS, 14 oktober 1892.

¹³⁹ Westers, De 'Meeden' in Bahía, 9.

Bovenop al deze risico's was er ook nog de dreiging van piraterij. Deze dreiging moet echter niet worden overschat, aangezien er slechts één Nederlands voorbeeld tijdens de negentiende eeuw van bekend is. Het betrof de vrouw en kinderen van kapitein Klaas Derks Franken in het midden van de jaren 1880 aan boord van de driemaster *De Unie*, die geconfronteerd werden met dit onheil. Na het zien van de piratenvlag werden de vrouw en kinderen benedendeks gebracht en werd de deur vergrendeld. Het lukte de bemanning van *De Unie* de touwladders los te snijden, waarna de piraten in zee verdwenen en het gevaar was geweken. Hierna konden de kapiteinsvrouw en de kinderen weer omhoog worden gehaald, de kust was veilig.¹⁴⁰ Bij dit soort overgeleverde bronnen blijft voorzichtigheid geboden. De mate van objectiviteit wordt beïnvloed door familiebanden en mondeling overgeleverde verhalen. Zo werd dit verhaal van de familie Franken verteld door de kleinzoon van Klaas Derks Franken, waardoor het verhaal hier en daar aangedikt kan zijn. Toch geven dit soort verhalen een indruk van het leven aan boord voor de kapiteinsvrouw en de ontberingen en gevaren waar zij mee te maken kreeg. Haar leven samen met haar man en kinderen was vol avontuur, waarbij het gevaar altijd op de loer lag.



Afbeelding 3.2 : kapiteinsvrouw Tallechien Tak met haar man kapitein Klaas Derks Franken
(Bron: Kapiteinshuis Nieuwe Pekela, datum onbekend.)

Naast bovengenoemde risico's gebeurde het meer dan eens dat een kapiteinsvrouw zwanger was tijdens een van haar zeereizen. Dat dit een groot risico was, bleek wel uit de hoge kindersterfte aan boord. Gezien de omstandigheden aan boord bracht een zwangerschap vaak extra stress met zich mee. Een vrouw aan boord die op het punt stond te bevallen, bracht ook onrust voor de bemanning. Zo moest er rekening worden gehouden met de bevalling en kon het voorkomen dat een schip moest wachten tot een vrouw terug was uit het ziekenhuis. Als het kind dan eenmaal was geboren, was een schip natuurlijk geen ideale omgeving voor een baby. Binnen de geboorte- en overlijdensarchieven zijn voorbeelden te vinden van baby's en kleine kinderen die aan boord van een schip stierven. Miskramen en babysterfte aan boord van een schip kwamen

¹⁴⁰ H.A. Hachmer, Een opmerkelijk verslag van kapitein Klaas Derks Franken, een van de laatste Kaap Hoornvaarders uit de Pekela's, *Veenkoloniaal Volksalmanak* no. 25 2013, 38-39.

veelvuldig voor. Des te meer roepen dit soort voorbeelden de vraag op: wat bezielde deze vrouwen om zichzelf en haar kinderen bloot te stellen aan dit soort gevaren?

De ondergang van de *Cornelia*

Een prachtig voorbeeld van een kapiteinsvrouw die zoveel betekende voor haar man, dat hij er in zijn memoires uitgebreid aandacht aan besteedde, was de vrouw van J.A.N. Schagen van Leeuwen (1823-1897). In zijn memoires/herinneringen beschreef hij het verhaal van de ondergang van zijn schip, de *Cornelia*. Het uit Vlaardingen afkomstige schip *Cornelia* vertrok van Texel naar Batavia in de nacht van 27 mei 1857.¹⁴¹ Ondanks dat dit schip en zijn kapitein niet uit het gebied kwam die binnen dit onderzoek centraal staat is dit verhaal wel essentieel. De manier van varen, de grootte van de bemanning en de achtergrond van de schipper en zijn vrouw kwamen overeen met de schippers uit Groningen en de Veenkoloniën. Daarnaast was dit één van de weinige verhalen waarbij een kapitein vertelde over zijn vrouw en kind en de reis die zij maakte.

Het boekje telt 129 pagina's en is één grote lofzang op zijn vrouw. Zo vertelde hij dat bij elke zeereis, het altijd terugkerende afscheid hen beiden zeer zwaar viel. Zelfs zo zwaar, dat in 1857 werd besloten dat de kapiteinsvrouw met hun pasgeboren zoontje zou meegaan aan boord. Nu ze geen afscheid van elkaar hoefden te nemen, was de blijdschap groot: 'wij namen afscheid van de familie, maar o! welke geheel andere gevoelens bezielde mij nu, in vergelijking met de vorige reis! Blijmoedig ging ik thans eene reis aanvaarden, welke zoo vreeselijke zwaar op mijn gemoed had gedrukt; ik had thans immers het dierbaarste dat de Hemel mij geschonken had bij mij; die geliefde panden?, welke mij waarde aan het leven deden hechten, zouden mij vergezellen.'¹⁴²

En niet alleen de gezagvoerder was blij, ook zijn vrouw was zeer verheugd dat zij mee kon: 'Ook mijne beste Marie was dankbaar en gelukkig; het was immers ook onverschillig waar wij ons bevonden of waar het lot ons heenvoerde, als wij slechts bij elkaar waren en te zamen lief en leed konden deelen.'¹⁴³ Deze blijdschap sloeg echter snel om. Het schip kreeg te maken met slechte weersomstandigheden en de vrouw werd al snel zeeziek. Naast deze ontberingen legde Schagen van Leeuwen in zijn memoires toch vooral de nadruk op het geluk om samen te zijn. Want zodra het weer beter werd, vlogen de dagen om en hadden zij 'een zeer genoeglijk en gelukkig leven'.¹⁴⁴ Het kind werd op het dek gezet en vermaakte zich prima. Op deze manier was het voor de gezagvoerder, zijn vrouw en de baby een een thuis ver weg van huis. Dit geluk werd echter brutaal verstoord door een scheepsbrand die ervoor zorgde dat de kapitein op stel en sprong iedereen aan boord moest wekken om in de reddingsboten te stappen.

¹⁴¹ Scheepstijdingen, Vlaardingen 8 Julij, *Nieuwe Rotterdamsche courant: staats-, handels-, nieuws- en advertentieblad* 09-07-1857, 3.

¹⁴² *De ondergang van de Cornelia. Herinneringen neergeschreven door haren gezagvoerder kapitein J.A.N. Schagen van Leeuwen* ('s-Gravenhage 1934), 42.

¹⁴³ *De ondergang van de Cornelia*, 42.

¹⁴⁴ *De ondergang van de Cornelia*, 54.

Totaal waren er elf opvarenden aan boord, de kapiteinsvrouw, haar zoon, haar zuster en nog 'acht mensenlevens'.¹⁴⁵ Op dat moment kreeg de kapitein spijt en zei tegen zijn vrouw: 'was maar niet meegegaan, dan had je dit onheil niet getroffen.' Haar antwoord was ontroerend: 'Ik ben zoo blijde thans medegegaan te zijn, dat, als wist ik dat dit ongeluk een volgende reis weer moest gebeuren, ik dan toch weder mede zou willen gaan.'¹⁴⁶ Zij verloor geen moment haar tevredenheid en toonde geen vrees of angst. Zij was werkelijk een steun en toeverlaat voor de kapitein. Hij ging in zijn memoires zelfs zo ver dat hij schreef: 'Ware zij ook niet bij mij geweest toen de *Cornelia* verbrandde, dan geloof ik nimmer dat ik had kunne besluiten om het schip te verlaten, waar ik zo sterk aan gehecht was; zeker had ik dan op dat schoone vaartuij mijn dood in de golven gevonden.'¹⁴⁷

De gehele bemanning werd uiteindelijk voor de kust van Brazilië, ten zuiden van Pernambuco opgevangen, waarna zij door de consul op een ander schip werden gezet. Schagen schreef enkele weken na het voorval aan zijn boekhouder het volgende: 'Na veel gevaar en het omslaan van de boot waarin de stuurman met 5 man zich bevond - die door anderen gelukkig zijn opgevischt, - hebben de schepelingen en passagiers den 29sten Mei namiddags door zware branding heen, de kust van Brazilië bereikt en zijn geland te Gamella di Barra Grande, alwaar zij hulpvaardig zijn ontvangen: van daar vertrokken zij per kust-stoomboot naar Fernambucq (3 juni aangekomen)'.¹⁴⁸ Kortom, zonder zijn vrouw aan boord was het schip waarschijnlijk met man en muis vergaan. Zij was de stabiele factor die altijd achter haar man bleef staan en niet in paniek raakte.

Nu moet dit verhaal uiteraard met een korreltje zout worden genomen, maar dit is het enige voorbeeld uit de negentiende eeuw dat op schrift staat, waarin zo uitgebreid werd geschreven over de kapiteinsvrouw. Haar moedige karakter en trouw aan haar man geven de kapitein de steun die hij nodig had. Ook de rest van de bemanning leek het prettig te vinden dat de vrouw met haar baby aan boord was. Zij speelden op het dek met de kleine jongen en waren dol op hem. De kapiteinsvrouw maakte samen met haar zus elke dag gebak, waarmee een prettige sfeer en een huiselijk gevoel werd gecreëerd.¹⁴⁹ Och liet de kapitein het niet nog eens toe dat zijn vrouw met hem aan boord ging. Hoe graag zij ook wilde, er waren 'te vele redenen tegen, dan dat dit plaats konde hebben'.¹⁵⁰ De zeedagen die volgden waren gevuld met eenzaamheid en het gemis naar zijn vrouw en kind, maar de kapitein vond de gevaren de groot.

Financiële aspect

Toch moeten deze risico's niet worden overschat. Uiteraard waren deze verbonden aan het varen op zee, maar in de negentiende eeuw lagen er sowieso meer gevaren op de loer. Ziektes en kindersterfte waren aan

¹⁴⁵ *De ondergang van de Cornelia*, 75.

¹⁴⁶ *Ibidem*, 78.

¹⁴⁷ *Ibidem*, 123.

¹⁴⁸ Scheepstijdingen, Vlaardingen 8 Julij, *Nieuwe Rotterdamsche courant: staats-, handels-, nieuws- en advertentieblad* 09-07-1857, 3.

¹⁴⁹ *De ondergang van de Cornelia*, 55.

¹⁵⁰ *Ibidem*, 125.

de orde van de dag, niet alleen op zee. Daarom is het van belang de financiële achtergronden eens te bekijken. Er was toch een huishouden minder te onderhouden wanneer zowel de kapiteinsvrouw als (een deel van) de kinderen met de kapitein meevoeren. Er zijn uiteenlopende conclusies te trekken. Zo was er het voorbeeld van kapitein Cornelis Abrahamszoon, die halverwege de negentiende eeuw met zijn kinderen een reis van bijna een jaar ondernam naar Nederlands-Indië. Hij had tijdens deze reis extra kosten gemaakt omdat hij zijn gezin had meegenomen. Kosten die niet werden vergoed door de rederij.¹⁵¹ Afgezien van de extra kosten aan boord, had hij er voor gekozen om zijn woning in Amsterdam aan te houden en niet onder te verhuren, wat extra kosten met zich mee bracht.

Nu waren er, met name in de Noordelijke gebieden, veel kapiteins die hun schip als huis beschouwden en er ook op woonden. Om hier een effectief cijfer aan te verbinden, vergt veel extra onderzoek. Dit maakt de vergelijking wellicht enigszins vertekend, maar het voorbeeld van kapitein Abrahamszoon geeft aan dat de kans bestond dat het juist geld kostte om vrouw en kinderen mee aan boord te hebben. Anderzijds is het meer plausibel dat het kostenbesparend was om ervoor te kiezen het huishouden aan boord mee te nemen. Zo hoefde er slechts voor één huishouden te worden betaald en scheelde het ook nog eens een bemanningslid. Of dit in de praktijk daadwerkelijk zo was, valt te betwijfelen. Zoals eerdere conclusies al deden vermoeden, waren de taken van de kapiteinsvrouw niet altijd vastgelegd. Een echte vervanging van een bemanningslid was zij waarschijnlijk niet. Cijfers van beide gevallen ontbreken teveel om een passende conclusie te kunnen trekken.

Wel is zeker dat er in de binnenvaart veel schepen als 'thuis' werden gebruikt. Vooral aan het einde van de negentiende eeuw woonden de Groninger binnenschippers meestal aan boord. Dit gold voor zowel de kleinere als de grotere schepen. Volgens de schrijver A.F.L. van Holk in zijn boek *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen* bleek uit de boedelinventarissen dat deze schepen het enige huis waren van de schippers. Er werd volgens van Holk namelijk geen woonhuis als onroerend goed opgevoerd.¹⁵² Hele families woonden aan boord van een schip en soms zelf meerdere. Gezien het feit dat men vanuit de binnenvaart ook geregeld de oceanen bevoer, is het aannemelijk dat ook hier het schip het enige thuis was van de kapitein en zijn vrouw. Daarnaast is het logisch dat de kapiteinsvrouw meehielp in het 'bedrijf' van haar man, ondanks dat dit per geval verschilde.

Motivering

Het is altijd lastig om te onderzoeken wat mensen beweegt of heeft bewogen om bepaalde keuzes te maken. De vraag waarom de kapiteinsvrouwen ervoor kozen om mee te varen is echter wel van belang binnen dit onderzoek. De moeilijkheid in het beantwoorden van deze vraag ligt allereerst in het gebrek aan

¹⁵¹ L. Kuijk, M.A. van Alphen, *Journal eener Oost-Indische reis : de belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848* (Amsterdam 1993), 59.

¹⁵² A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)* (1996 NISA), 116.

primaire bronnen van deze Nederlandse kapiteinsvrouwen zelf. Toch wil ik enkele hypothesen geven die als reden kunnen worden aangenomen waarom deze kapiteinsvrouwen deze keuzes maakten. Allereerst was er de druk van de familie. Zoals in het vorige hoofdstuk reeds behandeld, kwamen veel van deze kapiteinsvrouwen uit een traditioneel scheepvaartgezin. Om de familie tevreden te stellen, of wellicht om niet buitengesloten te worden, kozen deze vrouwen ervoor om deze traditie voort te zetten en zich te blijven bewegen binnen de omgeving die zij gewend waren. Zo had zij letterlijk altijd een veilige thuishaven. Ook wisten deze vrouwen door hun achtergrond wel waar zij aan begonnen. Al vanaf dat zij jong waren, wisten zij wat het leven van kapiteinsvrouw inhield. Het was daarom misschien een onuitgesproken verplichting dat zij zich ook haar verdere leven binnen deze functie zou moeten schikken. Het is verder aannemelijk dat een jonge kapitein liever een vrouw had die wist waaraan zij begon en ook enige kennis bezat van het leven aan boord, navigatie en besturing van een schip, dan een vrouw die geen weet had van het leven aan boord. Op deze manier hoefde de kapitein zich minder zorgen te maken om zijn vrouw en kon zij meehelpen om de kost te verdienen.

Een tweede belangrijke reden moet waarschijnlijk gezocht worden in het gezelschap houden van haar man. Vooral in de Engelstalige bronnen wordt hiernaar verwezen. De Nieuw-Zeelandse historica Joan Dreutt beschrijft in haar boek *Hen Frigates. Wives of merchant captain under sail* dat vooral het gezelschap van haar man de belangrijkste reden was om mee te gaan varen. Naast de grote risico's van kinderen baren en opvoeden, (zee)ziekte, ratten en zelfs piraten was de compensatie de romantiek aan boord, het bezoeken van exotische bestemmingen, maar bovenal het samenzijn met haar man.¹⁵³ Andersom was dit voor de kapitein waarschijnlijk ook één van de voornaamste redenen om zijn vrouw mee aan boord te nemen. Ondanks de gevaren was de hunkering naar avontuur wellicht een andere belangrijke motivatie om mee te varen naar veelal onbekende gebieden. Zoals gezegd, begon men in de negentiende eeuw met de vaart rond de Oostzee, maar naarmate de eeuw verstreek, vertrokken er steeds meer schepen richting Zuid-Amerika, de Nieuwe Wereld.

Al was het gezelschap van haar man waarschijnlijk haar belangrijkste drijfveer, het feit dat deze vrouwen op plekken kwamen waar bijna geen enkele Nederlandse vrouw nog was geweest, speelde wellicht voor een deel van deze kapiteinsvrouwen ook mee. De vrouwen namen souvenirs mee van heinde en verre, waarvan het grootste deel van haar omgeving nog nooit van had gehoord, laat staan gezien. Zo gaat het verhaal in de Noordelijke provincies dat de jongens in de winter op Russische laarzen liepen, omdat deze werden meegenomen door de vele Noordelijke schippers die voeren op Riga en Sint-Petersburg. Er zijn vele voorbeelden te noemen waarbij vrouwen voor langere tijd meevoeren naar de meest exotische bestemmingen zoals Brazilië en Nederlands-Indië. Toch waren de havens niet altijd een romantische plek. Zo vertelde de Duitse kapiteinsvrouw Eugenie Rosenberger uitgebreid over haar aankomst in de haven van Rio de Janeiro aan het einde van de negentiende eeuw. De gezondheidszorg stond er volgens haar nog in

¹⁵³ J. Dreutt, *Hen Frigates. Wives of merchant captains under sail* (New York 1998).

de kinderschoenen, er waren slechte wegen en stoepen en er dwaalden veel zwerfhonden door de stad.¹⁵⁴ Wel waren de prijzen hier laag en zag zij ook de rijkdom 'elegante Herren mit einer Blume im Knopfloch und Damen in hell-lila und gelber Seide von Pariser Schnitt'.¹⁵⁵ Desondanks was het voor deze kapiteinsvrouwen een compleet andere wereld en het is voor te stellen dat de dingen die zij hier zagen in geen enkele opzicht leken op de wereld in het Westen en dus een grote aantrekkingskracht hadden op deze kapiteinsvrouwen.



Afbeelding 3.3 : een voorbeeld van souvenirs die kapiteinsvrouwen meenamen. Een kistje uit Archangelsk (gemaakt tussen 1850 en 1900) Bron: Fries Scheepvaart Museum ¹⁵⁶

Naast het feit dat deze vrouwen een geheel andere wereld konden zien, en in het gezelschap van hun man waren, was er toch altijd dat gevoel van eenzaamheid en het gemis van familie. Zo blijkt uit het voorbeeld van de kapitein Albert Mulder die samen met zijn vrouw op Zuid-Amerika voer. Het was waarschijnlijk in 1881. Uit de toon van de brieven die deze vrouw naar haar familie in de Groninger Veenkoloniën stuurde, kan worden opgemaakt dat het niet altijd zo avontuurlijk en plezierig was. In een sombere toon schreef ze: 'Hier is het meestal niet heel plezierig, omdat men haast nooit burens heeft. Hollanders komen hier weinig. Ik ben ook nog niet aan land geweest.'¹⁵⁷ Zo leek de drang naar avontuur toch ook een keerzijde te hebben. De kapiteinsvrouwen waren vaak lang van huis en ondanks dat zij veelal een deel van de kinderen mee hadden aan boord, bleek uit diverse bronnen dat vaak ook een deel van de kinderen thuis achtergelaten werd.

Zo had het gezelschap van haar man toch een keerzijde die eigenlijk iedereen aan boord ervoer, het gemis van het thuisfront. Zelfs op het sterfbed van de vrouw van kapitein Derk Poppen Franken bleek de eenzaamheid. In een brief aan zijn zoon Klaas Franken in Oude Pekela schreef kapitein Franken over de slechte conditie van zijn vrouw. Op 13 augustus 1812 schreef hij vanuit Visquard dat zijn vrouw op sterven lag 'UE moeder belast my nog met schreyende oogen, om UE nog voor 't laatst van haar te groeten, dat gy haast de tyding van haar dood kunt verwagten. Want zy heeft zo veel pyn door haar geheel lichaam, dat zy nagt en dag niets doet als schreien en jammeren, dat het naar is om by haar te zyn.'¹⁵⁸ Een eenzame dood, ver van huis, waarbij via een brief aan haar zoon moest worden verteld over haar naderende einde.

¹⁵⁴ Rosenberger, *Auf Grosser Fahrt*, 64.

¹⁵⁵ Ibidem, 65.

¹⁵⁶ Te bekijken via:

<http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/zoekresultaten/pagina/1/zeemanssouvenirs/%28zeemanssouvenirs%29&colcount=0&wst=zeemanssouvenirs> (geraadpleegd op 26 mei 2014).

¹⁵⁷ Zijlstra, *Groninger schippers en Zuid-Amerika*, 60.

¹⁵⁸ Zijt hartelijk gegroet! Brieven van en van Pekelders uit 1807, 1812, 1828, 1858 Brief van Derk Poppen Franken aan zijn zoon Klaas Franken, Oude Pekela Visquard 13 augustus 1812 in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1995*, 13.

Een vrouw op de monsterrol

De kapiteinsvrouw werd dus waarschijnlijk niet echt gezien als volwaardig bemanningslid, maar er zijn wel degelijk voorbeelden dat een kapiteinsvrouw meevoer. Betekende dit dan ook dat zij op de monsterrol beschreven stond? Een monsterrol is van belang binnen dit onderzoek, omdat deze alleen werd opgesteld wanneer een schip buiten Nederland voer. Een monsterrol uit de negentiende eeuw bood een overzicht van de bemanning, hun rang en salaris, en de rechten en plichten die zij aan boord van het schip hadden. Verder vermeldde een monsterrol de naam van de kapitein, de naam, tonnage en de thuishaven van het schip, evenals de haven van bestemming. Niet altijd werden al deze gegevens correct en compleet ingevuld. Tot nu toe is altijd aangenomen dat een vrouw (welke vrouw dan ook) op deze monsterrollen niet voorkwam. In het Westen van Nederland was dit waarschijnlijk ook zo. In belangrijke havengebieden als Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht en delen van Zeeland is in de totaal ongeveer 500 onderzochte monsterrollen geen voorbeeld gevonden waar een vrouw op vermeld staat.¹⁵⁹ Maar zeker is wel dat ook in deze gebieden van Nederland kapiteinsvrouwen meevoeren aan boord van de koopvaardij schepen.¹⁶⁰

De Nederlandse historicus Jurjen R. Leinenga houdt zich al meer dan twaalf jaar bezig met het verzamelen en invoeren van monsterrollen. Tijdens zijn werk heeft hij meer dan 40.000 monsterrollen gezien en verwerkt. Omdat het doorzoeken en archiveren van monsterrollen een zeer tijdrovend karwei is, heeft Leinenga tot nu toe de monsterrollen in de volgende archieven bekeken: Gemeentearchief Delfzijl, Gemeentearchief Gieten, Gemeentearchief Harlingen, Gemeentearchief Hoogezand-Sappemeer, Gemeentearchief Oude Pekela, Fries Scheepvaartmuseum Sneek en een deel van het Groninger archief. Hierbij keek hij naar koopvaardij schepen die vertrokken tussen 1810 en 1900. Naast de naam van het schip en de bestemming, is er ook genoteerd welke bemanningen er op deze monsterrollen zijn beschreven. Bij de zoekterm 'vrouw' binnen dit systeem is de uitkomst bijzonder te noemen.

¹⁵⁹ Dit blijkt uit onderzoek in de monsterrollen van 1845 tot en met 1857 binnen het regionaal archief van Dordrecht.

¹⁶⁰ Dit blijkt uit voorbeelden via marhisdata.nl (zoekterm: 'kapiteinsvrouw').

Tabel 3.4 Meldingen van een 'vrouw' in de monsterrollen van 1810-1900

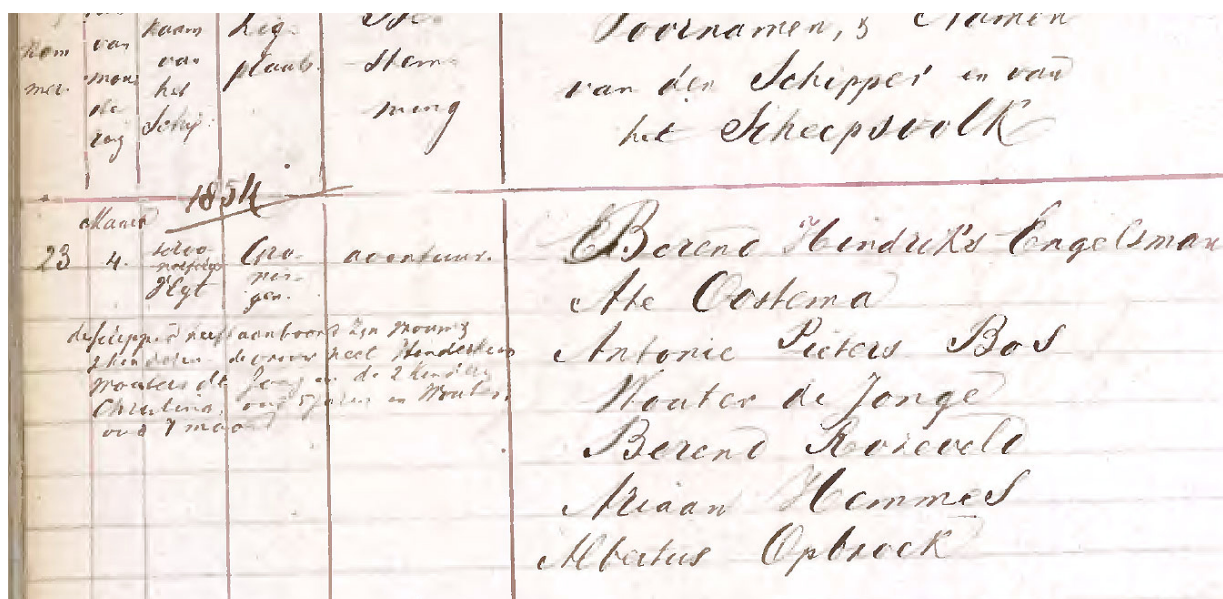
(uit de archieven van Delfzijl, Gieten, Groningen, Harlingen, Hoogezand-Sappemeer, Oude Pekela en Sneek)

kapiteinsdochter	7
kapiteinsdochter-passagier	2
kapiteinsnicht	1
kapiteinsvrouw	48
kapiteinsvrouw-passagier	7
kok-hofmeester (met vrouwennaam)	1
schippersvrouw	20
schippersdochter	5
schipperskind	7
vrouw	2
Totaal	100

Bron: Jurjen R. Leinenga (eigen bezit)

Het eerste wat opvalt aan tabel 3.4 is dat er binnen deze archieven dus wel degelijk gevallen bekend zijn waarbij een vrouw genoemd wordt op de monsterrol. Het gaat hierbij om honderd vrouwen, op een totaal van 40.857 monsterrollen.¹⁶¹ Ondanks dat dit aantal neerkomt op slechts 0.25% van het totaal aantal monsterrollen, is het opmerkelijk dat er überhaupt voorbeelden zijn gevonden waar een vrouw op een monsterrol is genoteerd. Helemaal omdat altijd is gedacht dat dit nooit voorkwam. Nu moet hier echter wel een kanttekening bij worden geplaatst. Deze 'vrouwen' werden meestal niet op de daarvoor bedoelde regel genoteerd, maar er aan de zijkant los bijgezet, zoals te zien op onderstaande afbeelding.

¹⁶¹ Aantal unieke monsterrollen betreft hier 17.091 ingevoerde monsterrollen en vermeldingen in registers voor de website van het Noordelijk Scheepvaartmuseum en totaal (met Winschoten, Termunten compleet en Harlingen tot 1875) 23.766.



Afbeelding 3.5 : een monsterrol met de tekst: 'de schipper heeft aan boord zijn vrouw 2 kinderen, de vrouw heet Henderkien Wouters de Jong en de 2 kinderen Christina van 5 jaar en Wouter oud 7 maanden'
 Bron:<http://www.archieven.nl> (geraadpleegd 20 juni 2014).¹⁶²

Het ging in dit geval om het schoenerschip *Vegt* waarvan de monsterrol op 4 maart 1854 werd opgesteld. Het schip had als bestemming 'avontuur' en had in totaal tien koppen aan boord, waaronder de vrouw van de kapitein, zijn zoon van zeven maanden én zijn dochter Christina van vijf jaar oud. Henderkien Wouters trouwde met Berend Hindriks Engelsman toen zij beiden 24 jaar oud waren op 8 december 1847 in Veendam. Een jaar later werd het eerste kind geboren, Christina. Er volgden nog vier kinderen zodat het gezin in totaal vijf kinderen telde. Dat ook de kinderen het beroep van zeeman overnamen, bleek uit de Groninger archieven waarin de beroepen van zijn beide zoons als 'zeeman' stond beschreven ten tijde van hun beider huwelijken.¹⁶³ De gehele monsterrol van bovenstaand voorbeeld zag er als volgt uit:

<u>Achternaam</u>	<u>Voornaam</u>	<u>Rang</u>	<u>Gage</u>	<u>Woonplaats</u>	<u>Leeftijd</u>
Bos	Antonie Pieters	matroos	20	Aduarderszijl (NL)	34
Engelsman	Berend Hindriks	schipper	niet vermeld	Veendam (NL)	30
Engelsman	Christina	schippersdochter	niet vermeld	Veendam (NL)	5
Engelsman	Wouter	schipperszoon	niet vermeld	Veendam (NL)	niet vermeld
Engelsman-de Jong	Henderkien Wouters	schippersvrouw	niet vermeld	Veendam (NL)	niet vermeld
Hemmes	Ariaan	lichtmatroos	18	Groningen (NL)	19
Jonge, de	Wouter W.	lichtmatroos	18	Veendam (NL)	20
Oostema	Ate	stuurman	32	Schouwerzijl (NL)	28
Opbroek	Albertus H.	kajuitwachter	6	Veendam (NL)	16
Rozeveld	Berend T.	kok	15	Foxhol (NL)	19

¹⁶² Complete bron:

http://www.archieven.nl/nl/zoeken?miview=inv2&mivast=0&mizig=210&miadt=5&micode=1399&milang=nl&misort=score|desc&mi_zk_alle=trefwoord:scan+scans+image+images+reproductie

¹⁶³ [http://www.allegroningers.nl/personen zoeken op achternaam 'Engelsman'](http://www.allegroningers.nl/personen%20zoeken%20op%20achternaam%20Engelsman) (geraadpleegd op 20 februari 2014).

Met name het jaar 1854 was een jaar waarin veel vrouwen meevoeren. Totaal 21 van de honderd vrouwen vertrokken in dat jaar. Daarnaast is het bijzonder dat er tot 1865 werd gesproken over schippersvrouwen en -dochters, maar dat dit vanaf 1865 veranderde in kapiteinsvrouwen en -dochters. Er is in deze periode dus een verandering ontstaan in de benaming van de familie en gezinsleden van de kapitein. Dat deze 'rang' ook misleidend kan zijn, bleek uit het voorbeeld van één vrouw: Lieven Westenbrugge. Zij staat op de monsterrol uit 1867 met rang 'kok-hofmeester' vermeld. Dit betekent dat er wellicht meer vrouwen onder een dergelijke titel verborgen zitten. De overige hofmeesters in de monsterrollen geven echter geen voornaam prijs, en waar dit wel het geval is, betreft het mannennamen. Het gaat hierbij om een totaal van achttien, waarvan er al zes afvallen. Hiervan is de voornaam wel genoemd en kan dus geen vrouw zijn. Tot dusver was er dus maar één vrouw die onder deze noemer stond vermeld.

Wat verder opvalt aan deze cijfers is dat de leeftijden van de kapiteinsvrouwen sterk uiteenlopen. Deze verschilden van zo jong als twintig tot de leeftijd van 62. Een jonge kapiteinsvrouw voer dus net zo goed mee als een oudere. De meeste vrouwen op deze lijst waren tussen de twintig en 35 jaar oud. Een andere conclusie die uit deze tabel valt af te lezen is dat de meeste kapiteinsvrouwen uit Delfzijl en Farmsum, maar ook uit Groningen, Nieuwe Pekela en Harlingen kwamen. Ondanks het feit dat deze archieven ook vrouwen uit andere steden konden bevatten, waren deze vrouwen toch voornamelijk afkomstig uit Groningen of één van de Veenkoloniën. Er is slechts één voorbeeld uit de Groninger archieven waarbij een schippersvrouw uit Amsterdam staat genoteerd. Hieronder zal verder worden ingegaan op de gebieden die binnen dit onderzoek centraal staan.

Van de in totaal honderd vrouwen was slechts bij drie van hen iets ingevuld onder de noemer 'gage'. Het gaat hier om de kapiteinsvrouw Maria Elisabeth Heerma uit Emden die in 1865 een gage ontving van fl. 0,-, de schippersvrouw Harmina Hoogterp uit Harlingen ontving in 1862 een gage van fl. 28,- en de eerder genoemde kok-hofmeester Lieven van Westenbrugge ontving in 1867 volgens deze monsterrol een gage van fl. 30,-. Het is moeilijk te achterhalen voor welke periode deze vrouwen dit bedrag ontvingen. De monsterrollen geven niet aan hoe lang zij hadden gevaren. Dat van de honderd vrouwen er maar twee duidelijke vermeldingen zijn, waarbij een vrouw een gage ontving, kan betekenen dat de vrouw in de meeste gevallen niet hoefde te rekenen op een geldelijke vergoeding. Om tot een sluitende conclusie te komen, is het uiteraard het beste om alle monsterrollen van heel Nederland te bekijken en van daaruit deze gegevens te verzamelen. Bovenstaande gevolgtrekkingen zijn dus gebaseerd op een klein deel van de gehele collectie monsterrollen.

Onderstaand voorbeeld laat zien dat er wellicht ook vrouwen megingen ter vervanging van een bemanningslid. Het feit dat de eerste naam is doorgestreept en er de naam van de kapiteinsvrouw voor in de plaats is gekomen, kan betekenen dat deze vrouw later moest invallen voor een weggevalen personeelslid en in dit geval betrof het waarschijnlijk iemand van binnen de familie, gezien dezelfde achternaam. Het gaat hier echter om een schip dat op 20 december 1914 in Rotterdam is aangemonsterd.

Het blijft in deze gevallen natuurlijk gissen naar de werkelijke oorzaak. Zeker is wel dat de vrouw meer zichtbaar was, zowel in de monsterrollen als aan boord van het schip dan tot nu toe werd aangenomen. Ook werd de kapiteinsvrouw in dit geval op de daartoe behorende regel op de monsterrol geschreven en niet los er onder. Ondanks dat dit voorbeeld uit een latere periode kwam dan waar dit onderzoek zich op richt, blijft het een bijzonder gegeven.

Vrijnummer	Scheepzinnig	HANDTEKENINGEN		Bedragen loon in de maand
		van den schipper, officieren en scheepsgastellen.	Onderdan, Woningzinnig.	
1	Kapitein	G. H. J. van der	55 jaar	Kiel-Windeweer
2	Schepzinnig	W. Henderika	19 o	idem / 40
3	Matroos	J. H. J. van der	19 jaar	Widderwink / 19
4	Koch	H. de Jonge	19 jaar	Widderwink / 16
5	Kapiteinsvrouw	J. Henderika Kammersuit	47 jaar	Kiel-Windeweer
6				
7				
8	Rotterdamse Afgevaardigde de de Noche 1914			
9	Kapitein G. H. J. van der			
10				
11				
12				

Afbeelding 3.6 : Kapiteinsvrouw Jantje Henderika Kammersuit Kiel-Windeweer (in de omgeving van Veendam) op een monsterrol van 20 december 1914. (Bron: Veenkoloniaal museum inv nr. 4.1)

De vrouwen uit Groningen, de Veenkoloniën en Delfzijl

Bovenstaande gegevens omvatten een groter gebied dan waar dit onderzoek zich op heeft gericht. Als we willen kijken naar de belangrijkste gebieden binnen dit onderzoek, is het nodig verder in te zoomen op Groningen, de Veenkoloniën en Delfzijl. Dit zijn tenslotte de gebieden die binnen dit onderzoek een prominente plaats innemen. De complete tabel met deze gegevens is terug te vinden op tabel 5.1 op pagina's 63 tot en met 65. Het betreft hier de monsterrollen van de Groninger Archieven en het gemeentearchief van Delfzijl in de periode 1810 tot 1900. Het eerste wat opvalt, is dat de eerste vrouw pas vanaf 1854 op deze monsterrollen voorkwam. Daarnaast betrof het hier alleen de monsterrollen van de Groninger Archieven waar in 1854 totaal 90 aanmonsteringen zijn opgenomen. Als we verder kijken zijn er nog vele andere vernieuwende conclusies te trekken.

Allereerst de leeftijd van deze vrouwen. Meer dan één derde van de totaal 75 vermeldingen van vrouwen op de monsterrollen was tussen de twintig en dertig jaar oud. Twaalf van hen waren zelfs tien jaar of jonger. Deze zeer jonge leeftijden vertekenen het beeld enigszins, aangezien het hier veelal een kind van de kapitein en de kapiteinsvrouw betrof. Het is daarom nuttig om de kinderen van deze lijst los te zien van de kapiteinsvrouwen. Van de totaal 75 vermeldingen gaat het om 35 unieke kapiteinsvrouwen. Daarnaast

kwam het regelmatig voor dat een vrouw meerdere malen op een monsterrol werd genoemd. In het jaar 1854 voeren er in totaal twaalf unieke kapiteinsvrouwen mee. Maar hoeveel was dit op het totaal aantal uitgereedde schepen uit dit gebied? Op basis van de monsterrollen uit de gemeentearchieven van Aa en Hunze, De Marne, Delfzijl, Dokkum, Groningen Stad, Hoogezand-Sappemeer, Oude en Nieuwe Pekela, Sneek, Veendam, Winschoten en Workum en ook uit particulier bezit waren er 1854 totaal 319 aanmonsteringen.¹⁶⁴ Afgaande op deze cijfers voer er binnen deze gebieden in het jaar 1854 op 3.76% van de aangemonsterde schepen een kapiteinsvrouw mee. Kortom, op vier van de honderd schepen bevond zich een kapiteinsvrouw.

Bijna 59% van alle vrouwen op deze monsterrollen kwam uit Delfzijl of Farmsum. De plaatsen Groningen, Nieuwe Pekela en Veendam waren goed voor slechts 24% van het totaal. Daarnaast werd er 61 keer melding gemaakt van een kapiteins- of schippersvrouw, is er elf keer melding gemaakt van een kapiteins- of schippersdochter en één keer is een schippersnicht genoemd. Zou dit betekenen dat zelfs een nichtje mee aan boord mee ging, zonder haar ouders? Na verder onderzoek bleek dit niet het geval. Het gaat hier om dezelfde naam als de dochter van de kapitein. Waarschijnlijk is dit verkeerd genoteerd. Desalniettemin voer deze Geertruida Bos zowel op 6-jarige leeftijd als op 8-jarige leeftijd met haar ouders mee aan boord van de *Auburn*, een schoener van 360 ton. Het kwam dus voor dat kinderen verschillende reizen meemaakten.

Zoals al eerder genoemd, voer men veelal in familieverband. Zo laat het voorbeeld van het reeds eerder genoemde schip *Weerdina Henderika* van 19 september 1854 zien. Ook hier werd de vrouw niet zo duidelijk in de monsterrol genoemd, maar werd ze er los bijgeschreven: 'de schipper (...) dat zijn (...) Wierdina Hindrika Scholtens de reis mede zal maken'. Na verder onderzoek naar Wierdina Scholtens bleek dat zij op 12 augustus 1826 in Groningen het levenslicht zag. Op 27-jarige leeftijd trouwde zij met Harmannus Meesenbroek, dan al scheepskapitein van beroep. In de jaren die volgden, kreeg het paar in totaal zeven kinderen. Twee van hen overleden al op jonge leeftijd, waarbij de overlijdensakte van Hendrik Meesenbroek meteen opvalt. Geboren op 15 september 1858, en op 5 maart 1860 overleden op zee.¹⁶⁵ Vanaf 1887 werden de vrouwen wel op de monsterrollen geschreven op de daarvoor bedoelde plaats, zoals is te zien op afbeelding 3.7 hieronder.

¹⁶⁴ Door J. Leinenga samengevoegde deel-databases (voor het Dutch Ships and Sailors project) op basis van de monsterrollen uit de gemeentearchieven van Aa en Hunze, De Marne, Delfzijl, Dokkum, Groningen Stad, Hoogezand-Sappemeer, Oude en Nieuwe Pekela, Sneek, Veendam, Winschoten en Workum.

¹⁶⁵ http://www.allegroningers.nl/personen/q/persoon_achternaam_t_0/Meesenbroek/q/persoon_rol_s_0/0/q/persoon_rol_s_1/0 (geraadpleegd op 7 september 2014).

52.	april a. Vesting / Noelf.	a. Paark 399 ton.	alvrouw.	alvrouw.	alvrouw.	alvrouw.	Kapitein	Vesting / Noelf.	53.	Farmum	f 20
13.	b. Felicita.	b. Delfzijl.					Deleijngan	Wolhuis / Jan Ghand	13.	Wolhuis	20
		c. de Oostzee.	Art. 24 doorgehaald.				Deurman	Wolhuis / Hilde	53.	Delfzijl	36
							Bortman	Vries / de / Jan	21.	Groning	38
							Kok.	Borst / Jan.	20.	Delfzijl	36
							Abtwaas.	Kiebbe / Patie	19.	Farmum	30
							Fadem.	Vries / Jakob Fokke	25	Loppersum	25
							ligt - dito.	Koppen / Wam	24	O. Kiebbe	18
							Fadem.	Bozenkub / Woutje	17.	Penningsjt	10
							Vrouw / kapitein	Tenun / Jacoba	44.	Farmum	20 5 16 5

Afbeelding 3.7 : Monsterrol van het schip *Felicita* die in 1894 uitvoer naar de Oostzee. Op de onderste regel staat de 'vrouw v/d kapitein'. Bron: Gemeentearchief Delfzijl monsterrollen 1887-1900.

De kapiteinsvrouwen voeren soms meerdere reizen mee. Het kwam vaker voor dat een vrouw twee of meer reizen met hetzelfde schip maakte. Twee van de 35 vrouwen voeren vijf keer mee en Martje Bolhuis voer tussen 1888 en 1897 maar liefst zes keer mee, op twee verschillende schepen. Deze drie vrouwen maakten hun reizen tegen het einde van de negentiende eeuw. Voor de vrouwen die tussen 1854 en 1886 meevoeren, waren twee tochten de maximale hoeveelheid en in deze periode kwam het veel vaker voor dat een vrouw maar één keer op de monsterrol is beschreven. Tegen het einde van de negentiende eeuw werd het blijkbaar meer gewoon om meerdere reizen mee te varen. Wellicht heeft dit te maken met de korte afstanden die met voer. Na 1887 werd er vooral op de Oostzee en Engeland gevaren, terwijl er in het jaar 1854 relatief (vijf van de negentien) veel tochten werden ondernomen zonder vooropgestelde bestemming. Dit beeld staat tegenover de eerder getrokken conclusies die meldden dat er vooral aan het einde van de negentiende eeuw verder werd gevaren dan voorheen. Hieruit blijkt maar eens extra dat deze monsterrollen slechts een klein deel van het totaal aantal uitgereede schepen beschreef. Het kan ook betekenen dat de kapiteinsvrouw vaker meeging naar bestemmingen die dichterbij huis waren.

Bij het zien van de monsterrollen waar een vrouw op vermeld stond, valt meteen het grote gat op tussen 1855 en 1886. Vele voorbeelden van een vrouw op de monsterrol waren er in het jaar 1854 (totaal 21 stuks), maar daarna werd er pas in 1865 pas weer voor het eerst melding gemaakt van een vrouw. En pas vanaf 1886 werden weer monsterrollen opgesteld waarbij een vrouw werd beschreven. Of dit betekent dat de vrouwen in deze periode minder meevoeren, is moeilijk te achterhalen. In de periode tussen 1886 en 1899 voeren er totaal 23 unieke kapiteinsvrouwen mee. In het jaar 1888 waren dit er zes, terwijl er in dit jaar 131 schepen werden uitgereed vanuit de eerder genoemde gebieden in het Noorden van Nederland.¹⁶⁶ Dat wil zeggen dat er op 4,6% van de schepen uit deze gebieden een kapiteinsvrouw aan boord was. Een toename die overeen komt met het feit dat er aan het einde van de negentiende eeuw steeds meer vrouwen op monsterrollen werden bijgeschreven. Toch is dit cijfer nog aan de lage kant gezien het feit dat het eerder genoemde voorbeeld van Jantje Meijer aan boord van het schip de *Thalassa* (pagina 40) uit 1896 niet eens

¹⁶⁶ Door J. Leinenga samengevoegde deel-databases (voor het Dutch Ships and Sailors project) op basis van de monsterrollen uit de gemeentearchieven van Aa en Hunze, De Marne, Delfzijl, Dokkum, Groningen Stad, Hoogezand-Sappemeer, Oude en Nieuwe Pekela, Sneek, Veendam, Winschoten en Workum.

terug te vinden is op deze monsterrollen. Zodoende kan worden geconcludeerd dat er in de praktijk meer kapiteinsvrouwen meevoeren dan op de monsterrol opgetekend.

Dat er pas aan het einde van deze periode én in het jaar 1854 een sterke stijging is waar te nemen in het aantal vrouwen kan verschillende oorzaken hebben. Allereerst is het redelijk aan te nemen dat er halverwege de jaren 1850 een periode van bloei was aangebroken in Groningen, Delfzijl en de Veenkoloniën. Dit zorgde wellicht voor een groeiende vraag naar schepen en bemanning. De kapiteinsvrouwen konden een steentje bijdragen door mee te varen. Anderzijds voeren er halverwege de jaren 1880 steeds meer vrouwen mee. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat er een periode van achteruitgang was aangebroken. Hierdoor moesten de kapiteins en hun gezin bezuinigen, waardoor de vrouw aan boord moest komen wonen en werken. Deze twee conclusies lijken elkaar tegen te spreken, maar geven voor beide periodes zo hun eigen argumenten. In tijden van bloei was er meer geld te verdienen, waardoor men op de schepen wel een extra handje konden gebruiken. In tijden van crisis moest de hand op de knip en probeerde men wellicht te bezuinigen door aan boord van het schip te gaan wonen.

Conclusie

Een kapiteinsvrouw aan boord had hoogstwaarschijnlijk geen duidelijk vastgestelde taken. Wat zij in de praktijk deed verschilde per vrouw, maar een belangrijke taak was het gevoel van een 'thuis' te creëren voor de bemanning. Daarnaast had zij de taak om haar man gezelschap te houden. Zodoende kan zij worden gezien als de manager van het schip, die zowel het personeel als de directeur een huiselijk gevoel moest geven. Ondanks de gevaren en risico's was het voor de kapiteinsvrouw zelf een avontuur. Zo kwam zij, in tegenstelling tot haar dorpsgenoten, op plekken waar weinig andere Nederlandse vrouwen kwamen. De keerzijde van deze medaille was de eenzaamheid. Zij had geen ander vrouwelijk contact om haar verhalen mee uit te wisselen en was soms ver weg van haar familie. In ieder geval was zij bij haar man en voeren ook haar kinderen tot een bepaalde leeftijd geregeld mee.

Anderzijds waren er risico's verbonden aan de reizen die zij ondernam. En ook haar kinderen stelde zij aan deze gevaren bloot. Ziekten en slechte weersomstandigheden maakte de reizen gevaarlijk en zodoende kwam het voor dat een kapiteinsvrouw haar kind onderweg verloor. En niet alleen aan boord lagen er gevaren op de loer. Op de plaats van bestemming kwamen ziekten voor waartegen de Nederlandse bemanning niet bestand was. Vooral de zuidelijke gebieden van Amerika waren een gebied waar enkele Nederlandse schippers en bemanningsleden hun dood vonden. Toch moeten deze risico's niet worden overdreven. De kapiteinsvrouw steunde haar man in zijn vaak enige broodwinning en maakte het schip haar thuis. Aangezien het schip voor vele kapiteinsvrouwen ook haar huis was, hadden zij geen andere keus dan met hun man mee te gaan en hem te helpen waar nodig. En ook op haar beurt was de kapiteinsvrouw blij dat zij haar man gezelschap kon houden en hem niet voor langere tijd hoefde te missen. Het voorbeeld van de *Cornelia* liet dit duidelijk zien. Zowel de kapitein als zijn vrouw vonden het prettig om geen afscheid te

hoeven nemen. Zo konden zij aan boord van elkaars gezelschap genieten. Maar ook het voorbeeld van de *Cornelia* liet de keerzijde zien. Het was niet voor niets dat de kapitein hierop besloot zijn gezin niet meer met deze gevaren te confronteren.

De vraag waarom de kapiteinsvrouw meevoer is lastig te beantwoorden. Een logische verklaring was dat zij haar man wilde steunen. Het gezelschap houden van haar man werd ook in de buitenlandse literatuur als belangrijke motivatie gezien. Anderzijds was het in enkele gevallen een noodzaak, aangezien het schip het enige huis was wat zij bezaten. Ook had een kapiteinsvrouw al jong geleerd hoe het leven aan boord verliep, waardoor het voor haar geen grote stap was om mee aan boord te gaan. Onder druk van haar familie was zij in de wieg gelegd om kapiteinsvrouw te worden. Het schip was vaak de enige broodwinning van de familie, dus moest alles hiervoor wijken. Het feit dat ook haar kinderen mee aan boord waren verzachtte het gemis enigszins.

Daar waar eerder werd gedacht dat een vrouw in het geheel niet voorkwam op een monsterrol is in dit hoofdstuk het tegendeel bewezen. Hoewel gering in aantal, de kapiteinsvrouw was hierop wél terug te vinden. Dit kan een opmerkelijke uitkomst worden genoemd binnen de Nederlandse geschiedenis van de kapiteinsvrouw. Het vinden van deze vrouwen op de monsterrol brengt bijzondere conclusies met zich mee. Zo liep de leeftijd van de kapiteinsvrouwen uiteen van twintig tot 62, en bleken aan boord van de schepen vaak meerdere familieleden te vinden. De bestemmingen verschilde van de Oostzee, de Atlantische Oceaan over naar het zuiden van Amerika tot aan de bestemming 'avontuur'. Dit betekende dat een schip geen vooropgestelde bestemming had en daar voer, waar er handel te drijven was. De vaart op avontuur kwam in de Noordelijke gebieden waarschijnlijk meer voor dan in de rest van Nederland. Een onbekende bestemming bracht meer onzekerheden met zich mee, maar leek op een ontdekkingsstocht, een avontuur.

Hoeveel kapiteinsvrouwen er precies meevoeren, blijft een lastig vraagstuk, maar met dit onderzoek is een begin gemaakt. In het jaar 1854 voer er, volgens de monsterrollen, in de gebieden rond Groningen, Veendam en Delfzijl op bijna 3,8% van alle schepen een kapiteinsvrouw mee. Verder kan uit de monsterrollen worden opgemaakt dat er pas vanaf 1854 melding werd gemaakt van een kapiteinsvrouw. Vervolgens werd er tussen 1855 en 1886 bijna geen vrouw op de monsterrollen bijgeschreven, waarna het aantal tegen het einde van de negentiende eeuw weer groeide. Aan het einde van de negentiende eeuw, in 1888, was het aantal kapiteinsvrouwen op de monsterrollen gestegen naar 4,6%. Dit beeld werd onderstreept door de rest van monsterrollen, die laten zien dat er aan het einde van de negentiende eeuw steeds meer kapiteinsvrouwen meevoeren.

Ook steeg het aantal reizen die de kapiteinsvrouw maakte. Waren dat er in het midden van de negentiende eeuw nog maar één of twee, vanaf de jaren 1880 liep dit in enkele gevallen op tot zes reizen. Een verklaring voor deze stijging moet waarschijnlijk worden gezocht in de veranderingen binnen de koopvaardijvloot. De handel stagneerde, waardoor er steeds meer kapiteinsvrouwen moesten meevaren. Zij was een extra paar handen, ondanks dat zij niet kon worden gezien als volwaardig bemanningslid. In tijden van crisis was elke hulp meegenomen. Het ineensstorten van de vrachtprijzen en de opkomst van de

stoomschepen deden de zeilende koopvaardij schepen geen goeds. Niet alleen de kapitein, maar ook de kapiteinsvrouw was afhankelijk van de markt. Hiermee kan dus worden gezegd dat er ondanks de hiaten en het ontbreken van cijfers toch een nieuwe visie is ontstaan over het aantal kapiteinsvrouwen dat haar man vergezelde. Een bijzonder gegeven die de positie van de kapiteinsvrouw binnen de maritieme geschiedenis zal veranderen.

Conclusie

De Nederlandse kapiteinsvrouw maakte in de negentiende eeuw veel veranderingen mee. Tijdens de eerste jaren van deze eeuw, in de Napoleontische tijd, was de koopvaardij vrijwel tot stilstand gekomen. Vanaf 1815 moest in heel Nederland de scheepvaart uit een diep dal klimmen. Onder leiding van 'koning koopman' Willem I werd de koopvaardij wel bevorderd, maar de ingevoerde maatregelen hadden alleen effect op de vaart op Nederlands-Indië. Toch liet de Nederlandse koopvaardij een duidelijke groei zien tussen 1830 en 1850, om vanaf 1858 wederom in een diepe crisis te belanden. Een zware tijd volgde, die uiteindelijk in 1874 uitmondde in een Parlementaire Enquête naar de Nederlandse koopvaardij. Middels deze enquête probeerde de Nederlandse overheid te achterhalen wat de oorzaken waren van deze lange periode van achteruitgang. De voornaamste uitkomst hiervan was dat de schuld vooral gelegd moest worden bij de kwaliteit van de schepen en de scheepsbouw. Toch waren hier, en zelfs ook nog in de huidige wetenschap, de meningen over verdeeld. De grootste tegenslag voor de klassieke koopvaardij kwam met de komst van het stoomschip. Dit had ervoor gezorgd dat de vaart regelmatig en betrouwbaarder werd, waar met name het conventionele zeilschip de dupe van werd. Zodoende was het zeilende koopvaardijschip in Nederland, aan het begin van de twintigste eeuw bijna geheel verdwenen.

Als de ontwikkelingen in Nederland worden vergeleken met Groningen en de Veenkoloniën, valt meteen de bijzondere positie van laatgenoemde gebieden op. Groningen en de Veenkoloniën wisten al vanaf 1815 te profiteren van oorlogen en crises. De geografisch gunstige ligging ten opzichte van de Oostzee, waar veel graan en hout vandaan kwam, en de juiste instelling van deze groep schippers zorgden ervoor dat de koopvaardij in dit gebied volop bloeide. De Groninger schippers waren flexibel en konden zich snel aanpassen aan de markt. De relatief kleine schepen waren geschikt voor zowel de binnenvaart, als de kustvaart. Zodoende was de Groninger schipper altijd daar waar er handel te drijven viel.

Deze groei duurde tot 1858, toen de vrachtenmarkt ineenstortte. Deze crisis trof vooral de Groningse scheepvaart. Dat juist dit gebied harder werd getroffen, was vooral te wijten aan het feit dat hier veel kapiteins tevens eigenaar waren van hun schip. Zij hadden zich in de schulden gestoken om een schip te kunnen kopen en met de achteruitgang van de handel zagen zij hun schulden groeien. Toch bezaten zij nog altijd hun handelsgeest en pasten zich aan door hun handel verder te gaan zoeken. Vanaf het midden van de negentiende eeuw voeren steeds meer schepen de Atlantische Oceaan over, met name naar Brazilië. Aan het einde van de negentiende eeuw was het in grote havens als Pernambuco en Rio de Janeiro een komen en gaan van Groninger schippers. Al met al waren Groningen en de Veenkoloniën dus een bijzonder geval in de negentiende eeuw. De koopvaardij wist zich hier steeds weer te herpakken en profiteerde van de lange scheepvaarttradities, die kennis en ervaring hadden gebracht.

Het waren deze zelfde scheepvaarttradities waarbinnen veel van de toekomstige kapiteinsvrouwen opgroeiden. Als klein kind voeren zij al met hun ouders mee aan boord en leerden zo wat het leven aan

boord inhiel. Niet alleen de jongens, maar ook de meisjes werden op die wijze voorbereid op hun toekomst. Maar niet alleen aan boord moest geleerd worden, ook aan wal. Scholing werd zeer belangrijk gevonden, wat ervoor zorgde dat ook de kapiteinsvrouwen goed konden rekenen, lezen en schrijven. Daarnaast wist menig vrouw precies hoe ze en schip moest besturen. Zij had geleerd te navigeren, een logboek bij te houden én de instrumenten af te lezen. Vanwege het feit dat zij al vanaf een jonge leeftijd bekend waren met een scheepvaartbestaan, kwam het veel voor dat zij trouwde binnen de zeemansstand. Op deze manier herhaalde de traditie zich van generatie op generatie en bleef de zeemansstand in Groningen en de Veenkolonien in ere.

Het ontbreken van egodocumenten was binnen dit onderzoek een groot gemis. De Nederlandse kapiteinsvrouw heeft nauwelijks brieven, dagboeken of andere bronnen achtergelaten waaruit een concrete conclusie kan worden getrokken over de vraag waarom de vrouwen meevoeren en wat haar taken aan boord waren. Toch kunnen er voorzichtige conclusies worden getrokken over wat zij precies aan boord deed. Haar taken waren waarschijnlijk niet vantevoren vastgelegd. Naast huishoudelijk werk zoals wassen en koken, deed zij ook andere kleine klusjes aan boord en zelfs mannenwerk was haar niet vreemd. Toch moeten deze werkzaamheden niet worden overdreven. Aan boord gaf de kapiteinsvrouw de bemanning in veel gevallen een geborgen en huiselijk gevoel, en deed hen het gemis van hun eigen familie en gezin iets verzachten. Naast deze moederlijke taken, was zij toch vooral mee aan boord om haar man gezelschap te houden. De bijkomende avonturen en de indrukken die zij opdeed bij het aanleggen in de meest exotische havens waren een leuke bijkomstigheid.

Dit alles was echter niet zonder risico's. Zo zijn er diverse voorbeelden waarbij de kapiteinsvrouwen bloot kwamen te staan aan zowel ziekten als gevaren op zee. De grote kracht van de natuur, zeeziekte, schipbreuk en zelfs piraterij gingen niet aan haar voorbi. In sommige gevallen waren er naast de vrouw ook kinderen mee aan boord, wat het risico alleen maar vergrootte. Niet gek dat de kindersterfte hoog was op de schepen. De kapiteinsvrouwen hadden dan wel het gezelschap van hun man, maar voelden toch ook dikwijls het gemis van thuis. Toch moet de kapiteinsvrouw ook worden gezien als manager van het schip. Omdat vele kapiteins ook eigenaar waren van het schip was dit vaak de enige bron van inkomsten. Derhalve was de kapiteinsvrouw aan boord voor de bemanning een moederfiguur, voor de kapitein een vrouw en zakenpartner en voor haarzelf een avonturier.

Over de motivaties van deze vrouwen blijft het gissen. Toch kunnen enkele zaken als aannemelijk worden gesteld. Zo was zij aan boord in het gezelschap van haar man en veelal ook (een deel van) haar kinderen. Ook maakte zij dingen mee die de andere vrouwen uit haar dorp nooit hadden gezien. Zij kwam op de meest exotische plekken waar menig vrouw alleen maar van kon dromen. Toch was dit alles waarschijnlijk ook een eenzaam bestaan. Ondanks dat er ook kinderen mee aan boord voeren, mistte een vrouw toch haar familie en ander vrouwelijk gezelschap. Het leven aan boord was voor iedereen een eenzaam leven, zo ook voor de kapiteinsvrouw. Desondanks stond ze haar mannetje en bleef ze haar man trouw.

Daar waar nooit eerder bewijs is opgevoerd dat er een vrouw op een monsterrol stond, is het tegendeel binnen dit onderzoek bewezen. Weliswaar een klein aantal, maar toch wel bijzonder binnen de maritieme geschiedschrijving. Wel moet hierbij worden aangetekend dat zij meest niet als volwaardig bemanningslid, maar slechts aan de zijlijn op deze rollen werd vermeld. Toch zijn er wel degelijk monsterrollen gevonden waar zij als volwaardig lid van de bemanning en zelfs met een gage werd genoemd. Vooral over het jaar 1854 zijn er enkele conclusies te trekken. Gekeken naar de Noordelijke gebieden binnen de provincie Groningen lag het percentage kapiteinsvrouwen dat meevoer op minimaal 3,76%. Dit cijfer is opgemaakt aan de hand van het totaal aantal schepen dat in dit gebied aanmonsterde. Hieruit kan worden geconcludeerd dat op bijna één van de vijftientig schepen er een kapiteinsvrouw aan boord was. Een aanzienlijk aantal, dat in het jaar 1888 alleen nog maar was gestegen. In de gebieden binnen de provincie Groningen had in 1888 ongeveer 4,6% van alle buitengaats varende schepen een kapiteinsvrouw aan boord. Ook dit cijfer moet als het minimale aantal worden beschouwd aangezien er verschillende kapiteinsvrouwen niet op de monsterrollen zijn opgetekend, waarvan wel bekend was dat zij meevoeren.

Aan de hand van de monsterrollen is er gedurende de negentiende eeuw een verschil in het aantal kapiteinsvrouwen waar te nemen. Opvallend is dat er pas vanaf 1854 melding werd gemaakt van een vrouw aan boord. Vervolgens is er tussen 1855 en 1886 een gat in het aantal genoemde vrouwen op de monsterrollen. Waar er in het jaar 1854 volgens de monsterrollen in totaal 21 kapiteinsvrouwen meevoeren, was dit in de periode tussen 1886 en 1899 totaal 23. Tussen 1855 en 1885 werd er slechts van één kapiteinsvrouw melding gemaakt. Een oorzaak voor deze afwijkende cijfers moet waarschijnlijk worden gezocht in de moeilijke tijden waar de schippers zich vanaf het midden van de negentiende eeuw bevonden. Een kapiteinsvrouw aan boord was een extra bemanningslid. Daarnaast zijn er redenen om aan te nemen dat het schip soms het enige huis was van de kapitein en zijn vrouw. Wonen, werken en het opvoeden van kinderen gebeurden dus allemaal op het schip.

Met dit onderzoek is een begin gemaakt om de Nederlandse kapiteinsvrouw uit haar onverdiende schaduw te halen. Zij heeft zo terecht een plekje gekregen binnen de maritieme geschiedenis en enkele voorzichtige conclusies zijn getrokken. De combinatie van statistisch onderzoek én de persoonlijke achtergronden geven deze conclusies meer diepte. Toch is een onderzoek als dit nooit afgerond en blijven er soms meer vragen dan antwoorden. Wel kan worden opgemerkt dat dit onderzoek aansluit bij de conclusies die buitenlandse schrijvers ook hebben getrokken. Engelstalige schrijvers als Kirby, Creighton en Druett hebben al eerder de bijzondere positie van de kapiteinsvrouw willen benadrukken. En voor de Nederlandse kapiteinsvrouw was blijkbaar dit niet anders. Meer onderzoek is nodig om tot uitkomsten te komen die de gehele omvang van het aantal kapiteinsvrouwen laten zien. Ik vond het in ieder geval een groot avontuur om mij in de Nederlandse kapiteinsvrouw te verdiepen en voor mij was zij met recht een rots in de branding.

Bibliografie

Archieven

Gemeentearchief Delfzijl
ingang: monsterrollen

Groninger archieven
ingang: monsterrollen en diverse literatuur

Veenkoloniaal museum + archief
ingang: inv nr. 4.1

Kapiteinshuis Nieuwe Pekela + archief

Literatuur

Asaert, G., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (3). Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw, van ca 1680 tot 1850 - 1870* (Bussum 1976).

Asaert, G., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden (4) : Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970* (Bussum 1976).

Boer, M.G. de, *100 jaar Nederlandsche scheepvaart* (Den Helder/ Amsterdam 1939).

Bosscher, M., *Een nuchter volk en de zee. Beeldverhaal van de Nederlandse Zeegeschiedenis* (Bussum 1979).

Boucher, L.J.C., *De ondergang van de Cornelia . Herinneringen neergeschreven door haren gezagvoerder kapitein J.A.N. Schagen van Leeuwen* ('s-Gravenhage 1934).

Bruyn Kops, J. L. de, *Handelcijfers : overzicht van den in- uit- en doorvoer der Nederlandsche handelsartikelen in elk der jaren 1846 tot en met 1855, getrokken uit de Statistieken van den handel en de scheepvaart van het Koninkrijk der Nederlanden* (Amsterdam 1857).

Cazemier, S., *Scheepvaartberichten (4) : Kapitein Hangelbroek (Grootegast-Leek-Nietap-Zevenhuizen) in: Historisch Leek 15e jaargang nummer 1 oktober 2000, 20.*

Conradie J.,H.A. Hachmer, *Van Kofschip tot Winkelparadijs. De Oldenburgers en de Veenkoloniale zeevaart in de 19de eeuw* (Veendam 2011).

Creighton, M.S., L. Norling (ed.), *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World 1700-1920* (Baltimore 1996).

Daalder, R., *Maritieme geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2004).

Doel, W. van den, *Zo ver de wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011).

Druett, J., *Hen Frigates. Wives of merchant captains under sail* (New York 1998).

Gaastra, F., 'Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920. Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. 2007 nummer 26 (nr. 2), 154-165.*

Gaastra, F., *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot. Rede uitgesproken door Prof. dr. Femme S. Gaastra Bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de Zeegeschiedenis* (Universiteit Leiden 20 februari 2004).

Graaf, T. de, *Voor Handel en Maatschappij. Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Amsterdam 2012).

Griffiths, R.T., *Industrial retardation in the Netherlands 1830-1850* (Den Haag 1979).

- Hachmer, H.A., Een opmerkelijk verslag van kapitein Klaas Derks Franken, een van de laatste Kaap Hoornvaarders uit de Pekela's, *Veenkoloniale Volksalmanak. Jaarboek voor de geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën. 2013 nummer 25*, 38-39.
- Hachmer, H.A., *Met de groeten uit Riga* (2e herziene druk, oktober 2007).
- Hermesen, S., D. Lankhorst, J.W. de Wijn, 'Bevrouwing, Vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. 2014 nummer 33 (nr. 1)*, 39-65.
- Herwerden, P.J. van, *De Groninger zeevaart in de tweede helft der 19e eeuw* (herziene versie, Arnhem 1969).
- Holk, A.F.L. van, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)* (1996 NISA).
- Horlings, E., *The economic development of the Dutch service sector, 1800-1850 : trade and transport in a premodern economy* (Haarlem 1995).
- Kelley, D., *The captain's wife : a novel* (New York 2001).
- Kerkmeijer, W., 'Groningen en de scheepvaart', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. 2007 nummer 26 (nr. 2)*, 137-148.
- Kerkmeijer, W., De scheepsbouwersfamilie Jonker in Sappemeer 1751-1842, in: *Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 1998 deel 52*, 201-229.
- Keuning, H.J., *De Groninger Veenkoloniën. Een sociaal-geografische studie* (Groningen 1989).
- Kirby D., M.L. Hinkkanen, *The Baltic and the North Seas* (Londen 2000).
- Kroef, R. van der, *Groninger Welvaart : Scheepvaart in stad en ommeland* (Groningen 2005).
- Kuil, D., *Zeilende ter hoogte van ... Pekelder scheepsrampen in de 19e eeuw* (Ten Boer, 2005).
- Kuijk, L., M.A. van Alphen, *Journaal eener Oost-Indische reis : de belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848* (Amsterdam 1993).
- Kuipers, K.J., *Een Groninger zeeman in Napoleontische tijd : zee- en landreizen van K.J. Kuipers : kleine handelsvaart contra continentaal stelsel* (Zutphen 1980).
- Lintsen, H.W. (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel IV* (Zutphen 1993).
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij Deel 1* (Haarlem 1924).
- Mast, R.K., Een staaltje Groninger zeemanschap. Een bijzondere reis van kapitein B. Schaap met de schoenergaljoet Jacobus David, in: *Veenkoloniale Volksalmanak. Jaarboek voor de geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën. 2007 nummer 19*, 96-110.
- Meere, J.M.M. de, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw* (Den Haag 1982).
- Nassau, H.J., *Bedenkingen over de wet op den turfaccijns en hare...* (Assen 1843).
- Post, F., *Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600* (Bedum 1997).
- Rosenberger, E., *Auf Grosser Fahrt : Tagebuchblätter einer Kapitänfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt* (Berlin / Leipzig 1929).
- Top, H.J., *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën* (2e druk Veendam 1893).
- Vandersmissen, H., *Nederlanders en de Zee* (Bussum 1983).
- Verrips, J., *Als het tij verloopt... Over binnenschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam 1991).
- Wall, O. van der, R. Kromhout, *De wereld rond. lotgevallen van een Oud-zeeman, door hem zelve verteld* (Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders 2003).

Westers, A., De 'Meeden' in Bahía, in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1994*, 8-13.

Westers, A., De tabaksbeurs van kapitein Melle Melles Pott, in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1990*, 6-7.

Westers, A., Vaarwel, vaarwel! Twee brieven in 1836 door matroos Harm Witkop Oldenburger geschreven aan zijn ouders in Nieuwe Pekela, in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 2000*, 12-18.

Westers, A., 'Van Pekela tot Sint Petersburg', in: *Kapiteinshuis Pekela Stichting Westers Jaarverslag 1997*, 8-15.

Wildeman, D., Scheepvaart en varenden door de eeuwen heen, in: *Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie. 1998 deel 52*, 5-24.

Wit, A. de, *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen : Schiedam, Maassluis en Ter Heije in de zeventiende eeuw* (Amsterdam 2008).

Zanden, J.L. van, *The rise and decline of Holland's economy. Merchant capitalism and the labour market* (Manchester/ New York 1993).

Zijlstra, H., Groninger schippers en Zuid-Amerika 1845-1890, in: *Veenkoloniale Volksalmanak. Jaarboek voor de geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën. 2004 nummer 16*, 53-88.

Websites

www.hetverhaalvangroningen.nl

www.math.rug.nl/~peter/Kustvaart/WB/100jaar/index.html

www.archieven.net

www.zeemansleed.nl

www.marhisdata.nl

www.scheepsindex.nl

www.allegroningers.nl

<http://www.geheugenvannederland.nl/>

http://d-compu.dyndns.org/blokland/deel3_51b.htm

(Bijlage) Tabel 5.1 Overzicht vrouwen op monsterrollen in Groninger Archieven en Gemeentearchief Delfzijl

id	bronid	datum	naam schip	bestemming	achternaam	voornaam	rang	maand gage	woonplaats	leeftijd	bewaarplaats
54596	1854-20	1854-03-02	Gesiena Elsiena	Koningsbergen	Deen-Mulder	Geeske Jans	schippersvrouw	-	Leek (NL)	-	Groninger Archieven
54597	1854-20	1854-03-02	Gesiena Elsiena	Koningsbergen	Deen	Geesje	schippersdochter	-	Leek (NL)	5	Groninger Archieven
54614	1854-23	1854-03-04	Vegt	Avontuur	Engelsman-de Jong	Henderkien Wouters	schippersvrouw	-	Veendam (NL)	-	Groninger Archieven
54615	1854-23	1854-03-04	Vegt	Avontuur	Engelsman	Christina	schippersdochter	-	Veendam (NL)	5	Groninger Archieven
54622	1854-24	1854-03-04	Antje Witsenborg	Avontuur	Hangelbroek- Heerd	Anna Elisabeth	schippersvrouw	-	Leek (NL)	-	Groninger Archieven
54633	1854-25	1854-03-06	Antje	Avontuur	Nieveen-Rasker	Antje Berends	schippersvrouw	-	Groningen (NL)	-	Groninger Archieven
54649	1854-28	1854-03-09	Maria	Avontuur	Star, van der-Vree	Maria	schippersvrouw	-	Amsterdam (NL)	-	Groninger Archieven
54663	1854-31	1854-04-04	Jacomina	Newhaven	Martens	Wiebertje	vrouw	-	-	-	Groninger Archieven
54691	1854-36	1854-04-27	Eendragt	Engeland	Leisler-Goosens	Jantje Hendriks	schippersvrouw	-	Nieuwe Pekela (NL)	-	Groninger Archieven
54697	1854-37	1854-04-27	Heikina	Lindey	Geltes-Waalkers	Haikina	schippersvrouw	-	-	-	Groninger Archieven
54712	1854-40	1854-05-13	Werdina Henderika	Archangel	Meesenbroek- Scholtens	Wierdina Henderika	schippersvrouw	-	Groningen (NL)	-	Groninger Archieven
54729	1854-42	1854-05-20	Margaretha Harmanna	Archangel	Nyman	Margaretha	schippersdochter	-	Sappemeer (NL)	18	Groninger Archieven
54744	1854-44a	1854-05-24	Maria	Archangel	Bakker-van Deest	Heilma	schippersvrouw	-	Veendam (NL)	-	Groninger Archieven
54787	1854-51a	1854-06-13	Ida	Archangel	Venema	Alida Willems	vrouw	-	-	-	Groninger Archieven
54801	1854-52b	1854-06-23	Wubbiena Venema	-	Meppen-Venema	W.	schippersvrouw	-	Sappemeer (NL)	-	Groninger Archieven
54811	1854-53	1854-06-24	Bougina Lammechien	Archangel	Jonge, de	Afina	schippersvrouw	-	Wildervank (NL)	23	Groninger Archieven
54919	1854-70	1854-09-19	Weerdina Henderika	Newcastle	Scholtens	Wierdina Hindrika	schippersvrouw	-	Groningen (NL)	-	Groninger Archieven
54963	1854-76	1854-10-18	Drie Zusters Giezen	-	(=Trijntje Gosses Schipper)	-	schippersvrouw	-	Veendam (NL)	-	Groninger Archieven
54965	1854-76	1854-10-18	Drie Zusters Giezen	-	Dik	Aaltje Egberts	schippersdochter	-	Veendam (NL)	7	Groninger Archieven
8926	1865-106	1865-11-13	Marie Elisabeth	-	Heerma	Maria Elisabeth	kapiteinsvrouw	0	Emden (D)	36	Gemeentearchief Delfzijl
21492	1886-46	1886-06-29	Auburn	-	Raad, de	Barbera	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	30	Gemeentearchief Delfzijl
21493	1886-46	1886-06-29	Auburn	-	Bos	Geertruida	kapiteinsdochter	-	Farmsum (NL)	6	Gemeentearchief Delfzijl
22465	1887-112	1887-12-12	San Francisco	Engeland	Jong, de	Trijntje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
21910	1887-18	1887-03-05	J.T. Raaij	Engeland	Raad, de	Barbera	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	32	Gemeentearchief Delfzijl
21911	1887-18	1887-03-05	J.T. Raaij	Engeland	Bos	Geertruida	kapiteinsnicht	-	Farmsum (NL)	8	Gemeentearchief Delfzijl
23308	1888-112 a	1888-11-08	George	Engeland	Riepma	Gezina	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	46	Gemeentearchief Delfzijl
23317	1888-112 b	1888-11-27	Henderika Rolina	Engeland	Karssen	Derkkje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	32	Gemeentearchief Delfzijl
23330	1888-114	1888-12-10	Johanna Geertruida	zee op avontuur	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	26	Gemeentearchief Delfzijl
22894	1888-59	1888-07-12	Concordia	Oostzee	Wolkammer	Elisabeth Jantina	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	43	Gemeentearchief Delfzijl
22992	1888-71	1888-07-26	Ida	Engeland	Waalkens	Ida	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	60	Gemeentearchief Delfzijl

23033	1888-75	1888-08-04	San Francisco	Oostzee	Jonge, de	Trijntje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
23052	1888-77	1888-08-16	George	Oostzee	Riepma	Geziena Petronella	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	45	Gemeentearchief Delfzijl
24145	1889-118	1889-09-24	Advena	Noorwegen	Geltes	Pieterke	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	34	Gemeentearchief Delfzijl
24146	1889-118	1889-09-24	Advena	Noorwegen	Visser	Bouwina	kapiteinsdochter	-	Farmsum (NL)	4	Gemeentearchief Delfzijl
23476	1889-27	1889-03-17	Nijenstein	Noorwegen	Mensinga	Janneke	kapiteinsvrouw	-	Groningen (NL)	25	Gemeentearchief Delfzijl
23626	1889-50	1889-04-10	Ida	Oostzee	Waalkens	Ida	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	62	Gemeentearchief Delfzijl
23788	1889-74	1889-07-04	Nijenstein	Oostzee	Mensinga	Janneke	kapiteinsvrouw	-	Groningen (NL)	25	Gemeentearchief Delfzijl
23824	1889-78	1889-07-09	Ida	zee op avontuur	Waalkens	Ida	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	62	Gemeentearchief Delfzijl
23899	1889-84b	1889-07-15	Johanna Geertruida	Oostzee	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
24290	1890-1	1890-01-20	Nijenstein	Engeland	Mensinga	Jantje	kapiteinsvrouw	-	Groningen (NL)	26	Gemeentearchief Delfzijl
25666	1891-104	1891-11-02	Heveskes II	Engeland	Koenes	Margaretha	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	20	Gemeentearchief Delfzijl
25287	1891-50	4/30/1891	San Francisco	Oostzee	Arkema	Bouchien	kapiteinsdochter	-	Delfzijl (NL)	1	Gemeentearchief Delfzijl
25287	1891-50	4/30/1891	San Francisco	Oostzee	Jonge, de	Trijntje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	30	Gemeentearchief Delfzijl
25430	1891-68	1891-07-07	San Francisco	Oostzee	Jonge, de	Trijntje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	30	Gemeentearchief Delfzijl
25431	1891-68	1891-07-07	San Francisco	Oostzee	Arkema	Bouchien	kapiteinsdochter	-	Delfzijl (NL)	1	Gemeentearchief Delfzijl
25471	1891-72	1891-07-12	Heveskes II	Oostzee	Koenes	Margaretha	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	20	Gemeentearchief Delfzijl
25621	1891-97	1891-09-22	Fruiterer	Oostzee	Schuur	Alida	kapiteinsvrouw	-	Oude Pekela (NL)	51	Gemeentearchief Delfzijl
26102	1892-63	1892-07-07	Ida	Engeland	Groot, de	Henrietta	kapiteinsvrouw	-	Nieuwe Pekela (NL)	44	Gemeentearchief Delfzijl
26103	1892-63	1892-07-07	Ida	Engeland	Harding	Johanna	kapiteinsdochter	-	Nieuwe Pekela (NL)	4	Gemeentearchief Delfzijl
26104	1892-63	1892-07-07	Ida	Engeland	Harding	Jantina	kapiteinsdochter	-	Nieuwe Pekela (NL)	2	Gemeentearchief Delfzijl
26389	1893-16	1893-03-11	Winneweer	Engeland	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	30	Gemeentearchief Delfzijl
26399	1893-17	1893-03-13	G. J. Raij	Engeland	Veldman	Jantje	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
26410	1893-18	1893-03-14	Frans	Engeland	Witt, de	Geessien	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	29	Gemeentearchief Delfzijl
26700	1893-62	1893-07-11	Frans	Oostzee	Witt, de	Geessien	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	29	Gemeentearchief Delfzijl
26795	1893-77	1893-09-05	Frits Faber Beukema	Cadiz	Koster-Mulder	Jantina	kapiteinsvrouw	-	Nieuwe Pekela (NL)	58	Gemeentearchief Delfzijl
27141	1894-38	1894-03-27	Felicitas	Engeland	Kuen	Jacoba	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	41	Gemeentearchief Delfzijl
26908	1894-5	1894-02-14	Saga	Pensacola	Vegter-Valk	Antje	kapiteinsvrouw	-	Veendam (NL)	48	Gemeentearchief Delfzijl
26909	1894-5	1894-02-14	Saga	Pensacola	Vegter	Anja	kapiteinsdochter	-	Veendam (NL)	6	Gemeentearchief Delfzijl
27417	1894-83	1894-08-15	Lucina	Engeland	Witt, de	Geesien	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	32	Gemeentearchief Delfzijl
27745	1895-32	1895-04-02	Winneweer	Engeland	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	32	Gemeentearchief Delfzijl
27936	1895-58	1895-05-24	Felicitas	Zweden	Keun	Jakoba Wilhelmina	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	43	Gemeentearchief Delfzijl

28319	1896-31	1896-03-19	Dina	Engeland	Schuitema	Abeltje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
28357	1896-35	1896-03-23	Winneweer	Engeland	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	33	Gemeentearchief Delfzijl
28476	1896-50	1896-04-09	Anna	zee op avontuur	Roelfzema	Tetje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	29	Gemeentearchief Delfzijl
28494	1896-52	1896-04-13	Felicitas	Oostzee	Kuen	Jacoba	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	44	Gemeentearchief Delfzijl
28548	1896-64	1896-06-14	Dina	Riga	Schuitema	Abeltje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	27	Gemeentearchief Delfzijl
28610	1896-76	1896-07-08	Susanna	Emden	Mandema	Geessien	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	45	Gemeentearchief Delfzijl
28808	1897-11	1897-03-13	Victoria	Engeland	Leeuw	Cornelia	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	23	Gemeentearchief Delfzijl
28831	1897-13	1897-03-15	Winneweer	Engeland	Bolhuis	Martje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	34	Gemeentearchief Delfzijl
28920	1897-23	1897-03-24	Dina	Oostzee	Schuitema	Abeltje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	28	Gemeentearchief Delfzijl
29024	1897-42	1897-04-20	Felicitas	naar zee	Kuen	Jacoba	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	45	Gemeentearchief Delfzijl
29118	1897-59	1897-07-06	Dina	Oostzee	Schuitema	Abeltje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	28	Gemeentearchief Delfzijl
29159	1897-66	1897-07-21	Felicitas	Port Kunda (Estland)	Kuen	Jacoba	kapiteinsvrouw	-	Farmsum (NL)	45	Gemeentearchief Delfzijl
29405	1898-19	1898-03-04	Dina	Engeland	Schuitema	Abeltje	kapiteinsvrouw	-	Delfzijl (NL)	29	Gemeentearchief Delfzijl
30129	1899-67	1899-07-12	Helene	Wisby	Harenberg	Antje	kapiteinsvrouw	-	Garmerwolde (NL)	28	Gemeentearchief Delfzijl

Bron: Groninger Archieven en Gemeentearchief Delfzijl, database van meneer J. Leinenga en te vinden op www.noordelijkscheepvaartmuseum.nl/nl/collectie-en-onderzoek/onderzoek/monsterrollen)