

De koopvaardij-schepen van Zwartewaal

Nico de Vries

*Vanaf de middeleeuwen tot in het begin van de twintigste eeuw voeren vissersschepen vanuit de haven van Zwartewaal naar zee. Dat de Zwartewaalse rederij Kwak & Zn. halverwege de negentiende eeuw zich aan een kortstondig avontuur zou wagen met twee koopvaardij-schepen, de *Jo nna* en *Ceres*, is minder bekend: de vergeten geschiedenis van 'Zwartewaalse vissers' in verre oorden.*

Zwartewaal - Rio de Janeiro

Het is 5 april 1861 wanneer burgemeester H.W. Kroes, in zijn hoedanigheid van ambtenaar van de Burgerlijke Stand, de pen in de inkt doopt en in het Zwartewaals overlijdensregister de naam bijschrijft van Halling Scheijgrond. Voor hem ligt een verklaring, gedateerd 11 april 1860, van Jan Hendrik Blekkingh, schipper van het Rotterdamse brikship *Wilhelmina*. Daarin verklaart deze dat zijn derde stuurman en bootsman hem hadden bericht, dat zijn eerste stuurman Scheijgrond de avond daarvoor om zeven uur in zijn logement te Rio de Janeiro was overleden. De slechts 29-jarige Halling, afkomstig uit Zwartewaal, had net als zoveel anderen zijn heil op zee gezocht, maar anders dan anderen had hij niet voor de visserij, maar voor de koopvaardij gekozen.

In 1855 noteerde het gemeentebestuur: 'Er varen van deze gemeente thans twee koopvaardij-schepen.' Welke schepen het betrof, van wie ze waren, waar heen ze voeren en wie de opvarenden zijn geweest, wordt uit deze korte mededeling in het jaarlijkse verslag over de toestand van de gemeente niet duidelijk.

Rederij Kwak & Zn.

De grootste rederij in de negentiende eeuw in Zwartewaal was de rederij Kwak & Zn., actief in de visserij op de Noordzee en rond IJsland. Ary Kwak (1794-1850) - burgemeester en vanaf 1838 ambachtsheer van Zwartewaal - was eigenaar; later zou zijn zoon Cornelis (1817-1886) in de zaak komen. De rederij hield kantoor in het monumentale huis op de hoek van het Zuideinde en de Nieuw Dorpstraat, het latere gemeentehuis.



In het voormalige gemeentehuis van Zwartewaal aan het Zuideinde was het kantoor van rederij Kwak & Zn. gevestigd.

Kwak & Zn. was een voornamerederij. In 1850 bestond de vloot uit zeker zes vissersschepen. Dit gaf Ary, en na diens overlijden Cornelis, het recht op een zetel in de vergadering van de Gecommitteerden tot de IJslandse Kabeljauwvisserij in Zuid-Holland. Arij had zijn schepen vernoemd naar zijn (klein)kinderen: de Maria Aurelia, de Johannes Arinus, de Jonge Cornelis en de Johanna Jacoba. Andere schepen van de rederij heetten Neerlands Kooning, Zee-, Vee- en Landbouw en Vooruit.

Joänna en Ceres

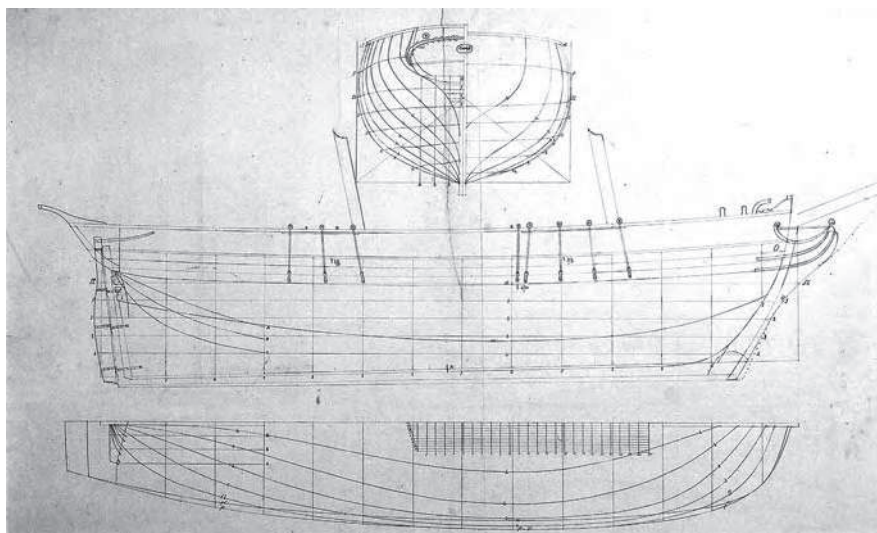
In de jaren vijftig besloot Cornelis Kwak zijn geluk te beproeven in de koopvaardij. De reden ligt voor de hand. De periode tussen 1853 en 1857 was er één van economische voorspoed, waardoor handel en scheepvaart een grote bloei doormaakten. Omstreeks 1855 telde Nederland 1190 grotere en kleinere rederijen. De meeste kleine scheepseigenaren redden overigens slechts één schip uit. Vaak was de eigenaar ook kapitein.

Kwak liet in Vlaardingen bij scheepsbouwmeester Pieter van Gijn twee koopvaardijschepen bouwen. Als eerste liep het schoenerschip Joänna, groot 52 lasten, op 29 mei 1854 bij de werf Van Gijn van stapel.

De kiel voor de circa dertig meter lange schoenerbrik Ceres (105 lasten) werd op 8 mei 1856 gelegd. Deze tweemaster, gebouwd bij de werf 'Dammes Erve' Kortedijk, een andere werf van Van Gijn, liep na een bouwtijd van ruim een jaar op 13 juni 1857 van stapel. Aan de samenwerking met Van Gijn zou de rederij een bittere nasmaak overhouden. In 1863 ging de werf failliet; de rederij had toen nog ruim 46.000 gulden tegoed van Van Gijn.

De Ceres, vernoemd naar de mythologische godin van de landbouw, zou in haar bestaan geen enkele maal de haven van Zwartewaal aan

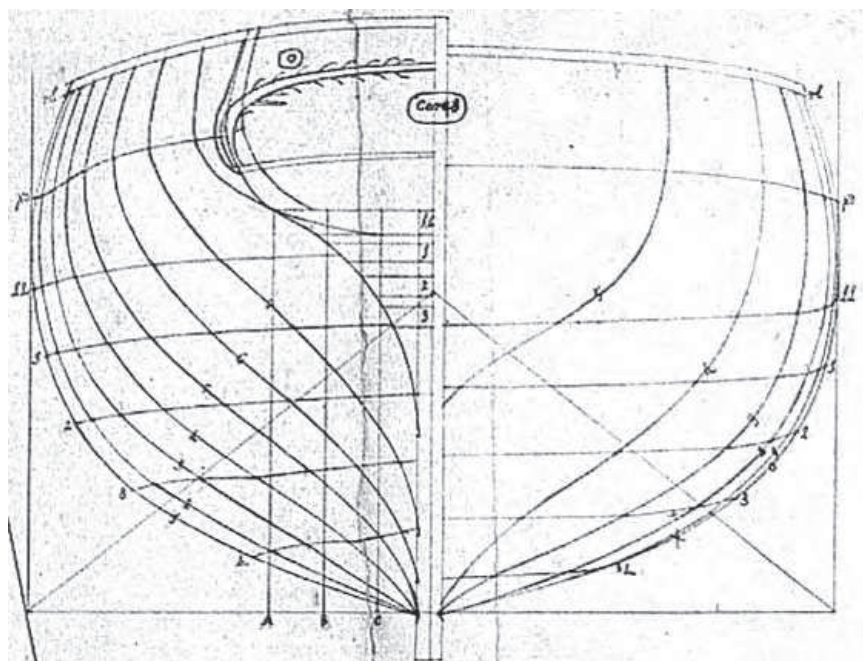
doen om te laden of te lossen; de Joänna , vernoemd naar de moeder van Cornelis, zou na haar eerste reis uit het Roemeense Galatz, slechts eenmaal in Zwartewaal afmeren en in deze haven haar lading rogge lossen. Aan het eind van dat jaar verzochtte het gemeentebestuur: ‘Het is te bejammeren dat de slechten toestand onzer haven de koopvaardijvaart belemmerd daar deze anders ongetwijfeld meerdere uitbreiding zou ontvangen.’



De naam Ceres is op de achtersteven er in potlood aan toegevoegd. ©Foto Maritiem Museum Rotterdam .

Het jaar daarop, in 1856, lieten kapitein Pieter Meuldijk van de Joänna en gezagvoerder Pieter Visser van het hoekerschip Johannus Arinus - een vissersschip dat tijdelijk voor de koopvaardij was ingezet - Zwartewaal links liggen; zij losten hun lading rogge, wederom uit Galatz, op de kaden van Schiedam en Vlaardingen. De vernieuwing van de Zwartewaalse haven in 1860 weerhield de

rederij Kwak & Zn. er niet van om de Joänna en Ceres ook in de jaren daarna te laten doorvaren naar Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Antwerpen of Dordrecht.



Het spantenplan van de schoenerbrik Ceres. ©Foto Maritiem Museum Rotterdam .

Bemanning

Met vijf tot negen opvarenden aan boord, afhankelijk van duur en aard van de reis, zouden de Joänna en Ceres aanvankelijk havens aan de Middellandse, Zwarte en Witte Zee als ook de Oostzee aandoen. In Marseille en Odessa (1857) werd meekrap en lijnzaad in de ruimen genomen. In het jaar daarop graan in Riga en zout in Lissabon.

In het voorjaar van 1856 was de Joänna nog naar de Russische hout-haven Archangel gevaren. Een haven aan de Witte Zee, die tweehonderd dagen in het jaar door ijsgang onbereikbaar is. Naast de kapitein Pieter Meuldijk en de uit Vlaardingen afkomstige stuurman Abram Broek, bestond de bemanning uit kok Doen Bergwerf, matroos Bouwe Zwartveld en lichtmatroos S. Meuldijk, allen uit Zwartewaal. Briellenaar A. Krijgsman, zestien jaar oud, ging mee als tweede lichtmatroos.



De koopvaardijhoeker Fortuna en de Joänna zullen elkaar wat betreft uiterlijk niet veel hebben ontlopen. ©Foto Maritiem Museum Rotterdam.

De gage van de 30-jarige stuurman Broek bedroeg 35 gulden per maand, kok Doen Bergwerf (21) kreeg 22 gulden en matroos Bouwe Zwartveld (25 jaar oud) 25 gulden. Van de twee lichtmatrozen was

voor Krijgsman maandelijks 16 gulden weggelegd en voor de 17-jarige Meuldijk 21 gulden.

In februari 1857 kwam K.R. Hazewinkel als kapitein aan boord van de Joänna. Ene H.W. Donker uit Leer, een plaatsje in Duitsland nabij de Nederlandse grens, was stuurman. We zullen deze Duitser nog tweemaal, maar dan in een minder glansrijke rol ontmoeten. De overige drie opvarenden van die reis waren kok A. Duijhuizen en de matrozen Bouwe Zwartveld en Doen Bergwerf, allen uit Zwartewaal.

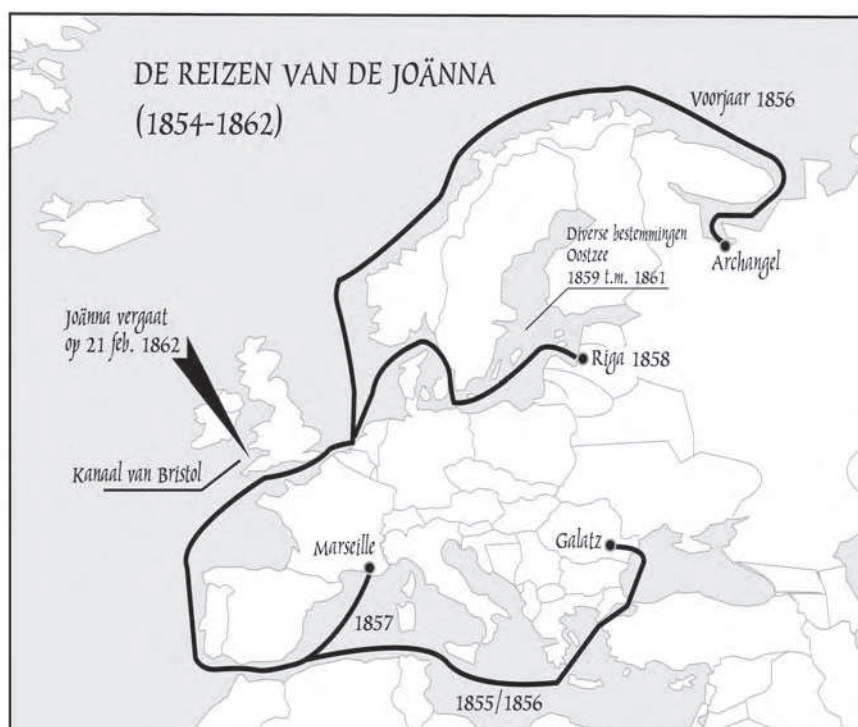


De Ceres zal veel hebben geleden op de hier door Jacob Spin in 1849 geschilderde schoenerbrik Johanna. ©Foto Maritiem Museum Rotterdam.

Gezagsverhoudingen

Kapitein Meuldijk vinden we in augustus 1857 terug op de spik-splinternieuwe Ceres, die op haar eerste reis via Newcastle naar Odesa aan de Zwarte Zee voer. De schoenerbrik had negen bemanningsleden aan boord, afkomstig uit Zwartewaal, Vlaardingen en Brielle.

Onder Meuldijk voer de Vlaardinger Nicolaas van Herwijnen als eerste stuurman, L. Visser uit Zwartewaal was tweede stuurman.



De reizen van de Joänna.

De verdeling van het werk, de gezagverhoudingen en de regels aan boord waren strikt omschreven. De kapitein was voor alles en iedereen verantwoordelijk, van scheepspapieren tot navigatie. De eerste stuurman was hoofd van de algemene dienst en voerde het gezag over het dekpersoneel. Bij het laden en lossen hield hij toezicht en werkte de tweede stuurman in het ruim mee. De belangrijkste taak van de 2e stuurman was de navigatie met alles wat daarbij hoorde, zoals het reven of vastmaken van de zeilen.

Aan boord moesten de ondergeschikten - in dit geval kok Mathijs Fortman (uit Vlaardingen) en de (licht)matrozen S. Meuldijk, A. Krijgsman (Brielle) en Johannes Hollaar - hun meerderen gehoorzamen. De laagste in rang was de veertien jaar oude Job Hoftijzer uit Zwartewaal, die als jongen had aangemonsterd. De knaap kreeg voor zijn werk 6 gulden per maand. Overigens werd de Brielse matroos P. Weltevreden vlak voor het vertrek door ziekte geveld; voor hem in de plaats stapte Jan Kaspers uit Drenthe aan boord.

Monsterrol

De monsterrol van de Joänna en Ceres kende vierentwintig artikelen, waarin de afspraken tussen rederij Kwak & Zn. en de opvarenden waren vastgelegd. De straffen op het overtreden ervan waren niet mals: ‘door ongehoorzaamheid, dronkenschap, vechterijen en dergelijke ongeregeldheden, wordt verbeurd eene boete van één of twee maanden gagie. Die straf kreeg ook degene die op zijn wacht slapende wordt gevonden.’ En: ‘op zon- en feestdagen is een ieder verplicht de benodigde scheepswerkzaamheden te verrichten.’

Tegenover de plichten stonden zekere rechten: ‘ten minste eenmaal ‘s weeks, daartoe gelegenheid hebbende, zal er Godsdienstoefening worden gehouden.’ Maar: ‘elk scheepeling is verplicht hierbij met de vereischte eerbied tegenwoordig te zijn.’ Mocht de kapitein een opvarende mishandelen of de bemanning drank en spijs onthouden, dan konden de officieren of het scheepsvolk bij de Nederlandse consul ontslag van hunne verbintenis aanvragen.

Ook het rantsoen, waarmee een ieder zich tevreden moest houden stond vast: 1 Pond gezouten vleesch, 5 Oncen spek, 5 Oncen boter, kaas, 2 Pond 2 Onc. en 35 Wigtjes Beschuit (scheeps), erwten (groene), dito (grauwe), gort en genever. Naar goed bevinden van de kapitein kon hiervan worden afgeweken.

Het einde van de Joänna

De Joänna voer voornamelijk naar bestemmingen aan de Oostzee en de Middellandse Zee, veelal met graan in het ruim. De reis van 1862 zou een fatale reis worden. Op 21 februari van dat jaar, zeven jaar na de bouw, verging het schip in het Kanaal van Bristol met aan het roer de van stuurman tot kapitein gepromoveerde H.W. Donker. De ramp voltrok zich bij Lundy Island, een 'steenklomp' dat een dertig kilometer voor de kust van Exmoor ligt. De Joänna ging verloren; de bemanning wist zich vermoedelijk te redden. In 1870 komen we kapitein Donker opnieuw tegen als hij op de Ceres het gezag overneemt van kapitein Pieter Meuldijk.

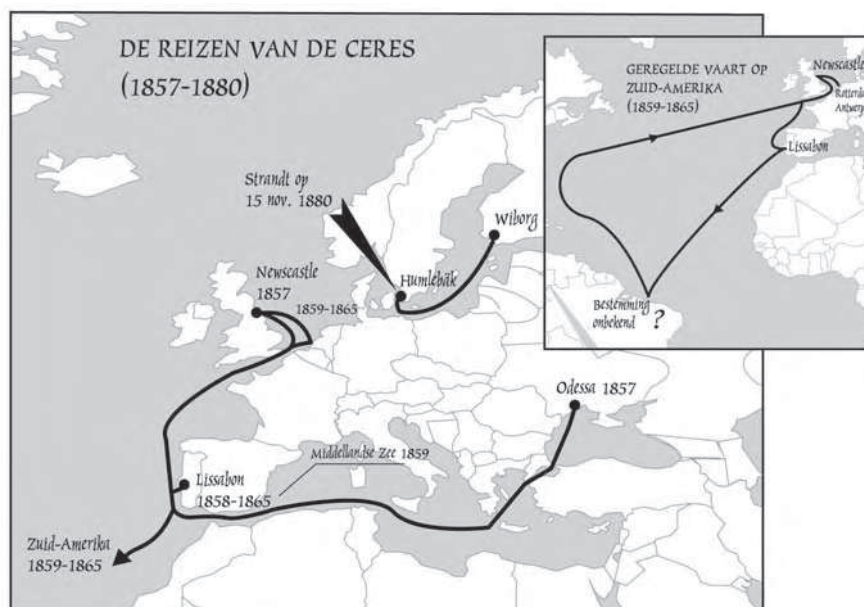


Het eiland Lundy waar de Joänna verging.

De reizen van de Ceres

De Ceres voer toen al naar een bestemming buiten Europa. In 1859 stak de tweemaster voor het eerst de Atlantische Oceaan over; naar een haven in Zuid-Amerika. Nederlandse zeilschepen overigens onderhielden pas na die eerste helft van de negentiende eeuw een

regelmatige vaart op Brazilië en Chili. De Ceres zou in ieder geval tot 1865 - de bestemmingen daarna zijn onbekend - op Zuid-Amerika varen. De lading uit dit werelddeel werd gelost in Rotterdam en in Antwerpen om uit deze havens weer te vertrekken naar Newcastle voor steenkolen, die in Lissabon werden verruild voor zout, en vervolgens naar Zuid-Amerika. Als retourlading werden huiden, wol en horens ingenomen.



De reizen van de Ceres.

Er kan slechts gegist worden naar de haven die in Zuid-Amerika werd aangedaan. Bekende havensteden waar de genoemde producten werden verkocht waren Valparaiso in Chili en Platariviërt ofwel Rio de la Plata, op de grens van Uruquay en Argentinië.

Een klein half jaar zal de Ceres er over gedaan hebben om via

Newcastle en Lissabon van en naar Latijns-Amerika te varen. Afhankelijk van wind en stroming duurde een reis van Rotterdam of Antwerpen naar de Engelse havenstad één tot twee dagen en vandaar naar Lissabon zeker een week. De overtocht van Zuid-Europa naar Latijns-Amerika zal zonder meer vier tot zes weken hebben gevergd. Op de terugreis moest men een veel noordelijker route volgen, waardoor men veel langer onderweg was. Uit en thuis een reis van circa vier maanden op zee en een maand in de buitenlandse havens. Zeker is dat de Ceres binnen een jaar zowel de Rotterdamse haven als die van Antwerpen aandeed.

Het einde van de Ceres

In 1880 zou de Ceres haar laatste reis maken. Met een lading planken op de terugreis vanuit de Oost-Finse houthaven Wiborg, slaat op 15 november om vijf uur in de namiddag het noodlot toe. De Ceres bevond zich in de Sont waar schepen moeten laveren om het Kattegat te bereiken. Aan het roer stond H.W. Donker, de onfortuinlijke kapitein, die ook betrokken was geweest bij de ondergang van de Joänna. Een storm van ZO tot ZZO joeg het schip op. Waarschijnlijk heeft Donker het eiland Ven aan westzijde gepasseerd en geen kans meer gezien om het schip ver genoeg naar het oosten te laveren om recht voor de slechts vier kilometer brede engte tussen Helsingborg en Elseneur (respectievelijk het Zweedse Hälsinborg en het Deense Helsingør) te verzeilen. Met de wind pal van achteren raakte de Ceres op drift; Donker stond machteloos. Op slechts tien kilometer van de doorgang strandde het schip op de kust bij Huurlebeek (het Deense Humlebäk).

De bemanning overleefde deze ramp; de Ceres was echter zwaar gehavend. Het wrak werd de haven van Elseneur binnengesleept, afgekeurd en op 17 februari 1881 publiekelijk verkocht voor

f 3.250,-. De verzekerde waarde bedroeg vierduizend gulden; het dan vierentwintig jaar oude schip was voor de stranding volgens de opgave nog 4.500 gulden waard. Bijna evenveel als de lading planken, die voor f 4.389,- verzekerd was geweest.

Aardig te vermelden is dat in het verslag van de zeeramp de coördinaten van de plaats des onheils verkeerd werden aangegeven. De opsteller (of degene die het afschrift maakte) beschreef de locatie als volgt: 50°55'N.B. en 12°32' O.L. Een blik op de kaart wijst echter uit dat we daarmee uitkomen in het Thuringse Frankenwald, niet ver van de Duits-Tjechische grens. De juiste coördinaten zijn: 55°85'N.B. en 12°82' O.L.

Hoe dan ook: met het verlies van de Ceres kwam er een einde aan de korte geschiedenis van Zwartewaal als thuishaven voor de koopvaardij.

Over de auteur:

Nico de Vries is voorzitter van de Historische Werkgroep Zwartewaal.

Bronnen:

Archief van de gemeente Zwartewaal (SA VPR), Inv.nrs. 300, 465-475, 600, 601 en 606.

Collectie scheepstekeningen (Maritiem Museum Rotterdam), Inv.nr. T394

Schweij's Neêrlands Vloot en Reederijen, 1862, 1881 en 1882

Matthijs A. Struijs e.a., Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven, (Vlaardingen, 1997)

R. de Vos, Nederlandse Clippers (Franeker, 2003)