

Mattenschippers

Spijker



Beroepen van het geslacht Spijker uit Blokzijl

Ofschoon bij het onderzoek van vele personen de gegevens niet konden worden achterhaald, werd getracht in de genealogie van de mannelijke SPIJKERS de door hen uitgeoefende beroepen zo veel mogelijk te vermelden.

Uit oude acten in de Schoutenboeken van 1620 - 1669 van het Schoutambt Vollenhove is gebleken, dat een van de oudst genoemde SPIJKERS, namelijk PIETER JACOBSZOOM, geboren 1620, scheepstimmerman is geweest en waarschijnlijk samen met zijn schoonvader Sijbel Teunis een scheepstimmerwerf in of bij de Rietvink¹ ten noorden van Blokzijl heeft gehad².

Het is niet bekend of zijn vader JACOB SPIJKER reeds een scheepstimmerwerf heeft bezeten. Aangenomen moet worden, dat dit beroep in de volgende generatie niet is voortgezet, daar de acten van 1662 en 1669 vermelden, dat PIETER JACOBSZOOM land buiten en ten noorden van Blokzijl verkoopt, waardoor de scheepstimmerwerf of is opgeheven of in andere handen overgegaan.

Hoewel enkele leden van het geslacht SPIJKER veehouder zijn geworden, onder andere PIETER JANZOOM, geboren 1774, die buitendijks woonden³ hebben de meesten zich toegelegd op de koophandel. Zij worden in de archieven beschreven met het beroep venter; wat hun koopwaar is geweest kon niet worden vastgesteld, doch heeft waarschijnlijk bestaan uit huishoudelijke artikelen.

Eén van deze kooplieden is geweest CORNELIS SPIJKER, geboren 1803. Zijn twee zoons PIETER SPIJKER, geboren 1846 (stamreeksnummer Xb en grootvader van de samensteller van deze stamreeks) en JAN SPIJKER, geboren 1851 (stamreeksnummer Xc) hebben de zaak van hun vader niet op dezelfde wijze voortgezet en mede door de opkomst van de mattenvlechterij in Blokzijl zijn zij, zoals talrijke andere Blokzijlers, mattenschippers geworden.

*Vertelt daarvan aan uw kinderen;
Laten uw kinderen het aan hun kinderen vertellen
En hun kinderen weer aan het volgende geslacht.*

Joël 1 : 3

¹ Zie kaart van Joannes Blaeu uit *Stedeboek van Overijssel* 1650.

² Zie genealogie van PIETER JACOBSZOOM SPIJKER, stamreeksnummer III.

³ Zie hiervoor ook het artikel in het boekje *De Stormvloed in 1825*, beschrijving van wat er in de eerste week van februari 1825 plaats had in het noordwesten van Overijssel.

De Scheeps timmerman. ³⁷
Myd Sanden klip. Met's leevensSchip.



De Vlyt ontsiet geen lyfs gevaaren,
In't houten hol, op wilde baaren,
Daar d'afgrond naa het leeven gaapt:
Maar secht men van het Eeuwige leeven,
En hoe men daar naa toe, most streeven,
Ijs of de Vlyt des mensen slaapt.

De sloopstimmerman



Rietvink te Blokzijl



Uitvarend mattenschip te Blokzijl



Mattensnik in de kolk te Blokzijl

*Zij die zich het verleden niet herinneren
Zijn gedwongen het te herhalen*

Santayana

Het leven aan boord

Om een indruk te geven hoe men op een klein binnenvaartschip leefde het volgende: In de roef leefden de schipper en zijn gezin, en een eventuele knecht. De knecht en de grote jongens sliepen in het vooronder, meisjes, jong en oud, en kleine jongens sliepen met hun ouders in het achteronder. Deze ruimte bereikt men via een deur in de achterwand van de roef; daarachter bevindt zich een korte steile trap naar beneden, die aan de buitenzijde wordt afgeschermd door een halfronde kap. In het achteronder bevinden zich twee bedsteden en een aantal kasten. De wand van het achteronder is tegelijk de huid van het schip, er is geen betimmering; erg veel isolatie tegen koude en vocht biedt deze constructie niet. Het dak van de roef bestaat uit tegen elkaar aangezette delen met aan de vier zijden afwateringslijsten. Het dak van een roef werd vaak geteerd; ging het in de loop van de jaren toch lekken, dan spijkerde men er zeildoek of golfplaten op. De roef staat enigszins verzonken in het dek. De roef is ingericht op simpele wijze, die in het begin van de 20e eeuw gebruikelijk was: een lage smalle kast in de achterwand, een tafel, een paar stoelen, een kacheltje, een olielamp en een bank.

Beschrijving overgenomen uit:

Schipperswerk

catalogus van een tentoonstelling over de binnenvaart rond 1900 in scheepsmodellen, gehouden 1975 in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.



GEERTJE SPIJKER – GROEN (grootmoeder van de samensteller) in de roef van het mattenschip 'De Vier Gebroeders'.



De ondergeteekende Dirk Dame,
Schipper te Stavemisse verklaart als
mondeling gemachtigde van den Ed. W. G.
Heer J. Hendert Jacobsz Drost, burg-
meester van Stavemisse te hebben
verkocht aan den Heer Cornelis Spey-
ker Pz. vryhandelaarsrecht te Am-
sterdam

een houten paviljoenschuit, thans ge-
noemd „de Vier Gebroeders”, groot 38
toor, met des scheeps staand en loopend
krant en wiel in den start en bestand,
waarin zich de schuit thans bevindt,
Zulks om en voor eene Som van Twee
honderd Gulden, welke gelden op
heden doorden Kooper zijn voldaan,
waaron ten deze volledige quitantie
en de charge wordt gegeven en den
kooper is het bezit van dat vaartuyg
wordt gesteld.

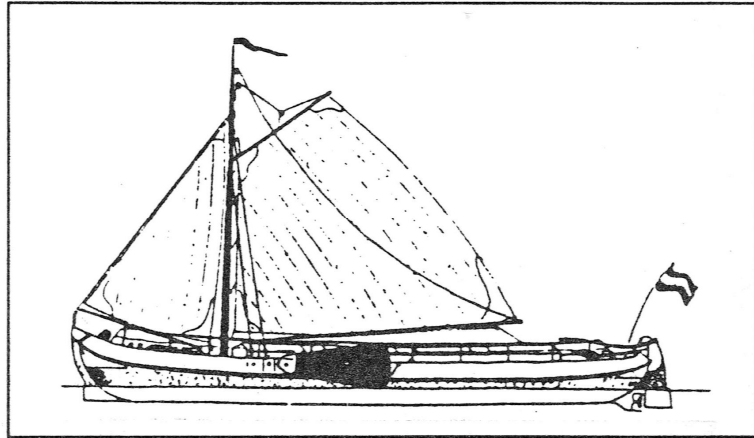
Stavemisse den 14^{en} Mei 1907.
D. Dame

N^o 3 Amsterdam
 Ontvangen van de Heeren J. C. Spijker
 de Somma van vijftien honderd twee en twintig 6/100 gulden
 voor geleverde 1498 mud 45 k^l. aardappelen
 met commissie assurance inberepen
 Stavenisse, den 3 October 1910
 Frege S. 1522.60 N. Hendriks
 Stavenisse

Kwitantie over geleverde aardappelen te Stavenisse



Tjalk van DIRK SPIJKER geboren 1856, geladen met aardappelen, liggende in de Prinsengracht bij de Brouwersgracht te Amsterdam; (links DIRK SPIJKER, met houten aardappelschop, zoon PIETER SPIJKER, geboren 1886, en rechts dochter BAUKJE SPIJKER, geboren 1889). Foto genomen omstreeks 1910.



Paviljoentjalk, 22,30 x 3,70 x 0,65 m.



Paviljoenschip 'De Vier Gebroeders' (38 ton) van PIETER SPIJKER, geboren 1846, varende in het oostelijk havengebied te Amsterdam.



Blokzijls mattenscheepje 'Elizabeth' (25 ton) van JAN SPIJKER liggende voor de wal te Maassluis (ca 1895).

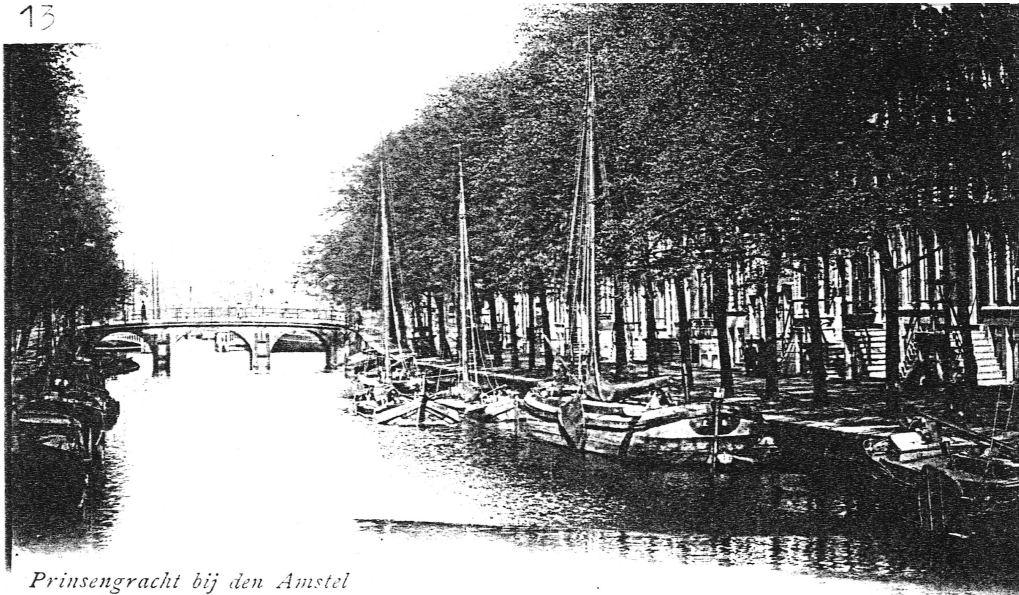


Model mattenscheepje 'Elizabeth' van Jan Spijker, geboren 1851; model gebouwd door Johan Spijker te Maassluis in 1986.



Op dit punt in Amsterdam (Prinsengracht-Brouwersgracht) lagen de meeste schippers uit Blokzijl voor de wal.

13



Prinsengracht bij den Amstel

Uitg. N. J. Boon, Amst. · 109

Amsterdam

Op dit punt van de Prinsengracht lagen Blokzijler schippers, die weer verder de Amstel op moesten (foto van ansichtkaart uit omstreeks 1900).



Een aantal oude zeilschepen heeft geschut in de Oranjesluizen te Amsterdam en glijdt de Zuiderzee op; mogelijk waren hier mattenscheepen bij op de terugtocht naar Blokzijl (foto van omstreeks 1900 genomen door Jacob Olie).

Men kan deze en andere gegevens over de mattenschippers van Blokzijl naslaan in het boekwerkje *Schippers van Blokzijl*, geschreven door Dr. A.H.J. Prins, waarvan de tekst eveneens in dit boek is opgenomen.

PIETER SPIJKER, geboren 1846 (grootvader van de samenstellers), voer van Blokzijl over de Zuiderzee met Blokzijler matten en kleden, naar Amsterdam en verder naar Den Haag. Hij verkocht in deze steden de matten en kleden, ze werden per kruiwagen huis aan huis uitgevent, en ging dan verder naar Zeeland (meestal Stavenisse op Tholen) om daar een lading aardappelen te kopen. Deze werden dan weer in Den Haag en Amsterdam verkocht, waarna weer naar Blokzijl werd teruggezeild. Het is duidelijk dat deze tochten in de winter met strenge vorst niet konden worden gemaakt; dan lagen de Blokzijlse mattenschippers meestal in de beschutte havenkom van Blokzijl of indien dit zo uitkwam langs de wal in Den Haag of Amsterdam.

PIETER SPIJKER lag de laatste jaren van zijn leven met het schip *De Vier Gebroeders* in de Prinsengracht te Amsterdam bij het Amstelveld.

JAN SPIJKER, geboren 1851, voer van Blokzijl naar Den Haag en het Westland en verkocht daar zijn matten en kleden. Hij lag meestal voor de wal te Maassluis en vestigde zich, toen de matterijen geen bestaansrecht meer hadden, in deze plaats. Hier werden twee zaken in tapijten, bedden, meubelen enz. opgezet, welke later door twee zoons werden voortgezet.

Hiermede kwam een einde aan de mattenschipperij, evenals voor andere schippers, zoals Klaas Pander, welke familie meubelzaken had in Amsterdam en Den Haag (in 1988 nog slechts één in Den Haag). In de Amsterdamse zaak van Pander heeft een model van een origineel mattenschip gehangen, hetgeen later wel in familiebezit zal zijn overgegaan.

In Maassluis bestaat anno 1995 nog steeds één zaak in tapijten, bedden en meubelen van SPIJKER.

Vanaf PIETER (Xb) spreekt men van de Amsterdamse tak en vanaf JAN (Xc) van de Maassluisse tak. Er bestaat, zoals op de stamreeks is te zien, vanaf PIETER (IXc) nog een derde tak, welke zich gedeeltelijk ook in Amsterdam heeft gevestigd en vanaf PIETER (Xa) een vierde tak, welke zich in Rotterdam heeft gevestigd (later in Amersfoort, waarvan een gedeelte in Australië), terwijl enkele andere SPIJKERS, onder andere JACOB (Xd), PIETER (Xe), DIRK (Xf), en PIETER en JACOB uit de 11e generatie, eveneens schipper zijn geweest.

N.B. Bijgevoegd een afdruk van het originele bewijs, afgegeven in 1907 door de burgemeester van de gemeente Stavenisse, waaruit blijkt, dat PIETER SPIJKER (Xb) schipper is geweest. Korte tijd hierna is de thuishaven reeds Amsterdam geworden met ligplaats Amsterdam.

Tevens opgenomen een foto van het 38 tons paviljoenschip *De Vier Gebroeders* van PIETER SPIJKER, varende in het oostelijk havengebied van Amsterdam en van het 25 tons mattenschip *Elizabeth* van JAN SPIJKER (Xc), liggende voor de wal te Maassluis. Eerste foto genomen omstreeks 1914, de tweede omstreeks 1895.

PROVINCIE

Zeeland

GEMEENTE

Stavenisse



N^o. *lv*

JAAR 190*7*

BEWIJS

bedoeld bij art. 34 der wet van 2 October 1893 (Staatsblad n^o. 149) tot heffing eener belasting op bedrijfs- en andere inkomsten.

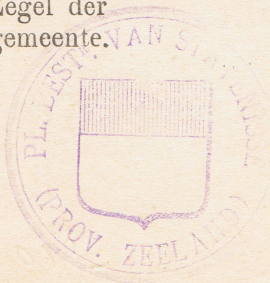
Dit bewijs is geldig tot den eersten Mei eerstkomende.

De burgemeester der gemeente *Stavenisse*

verklaart dat (a) *P. Spijker*
den *veertwintigsten Mei* 190*7* heeft aangegeven
te wonen te (b) *Amsterdam, Prinzengracht*
~~hier te lande een kantoor of vaste inrichting te hebben te (c)~~

en rondtrekkende te zullen uitoefenen
het bedrijf of beroep van *Schipper*

Zegel der gemeente.



De Burgemeester voornoemd,

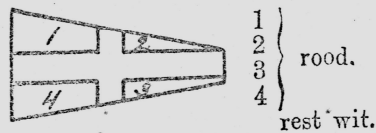
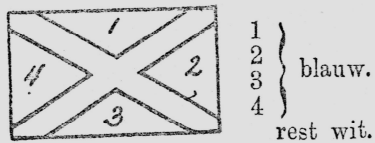
A. A. H. van der ...
Handteekening van den aangever,

P. Spijker

Bewijs betreffende beroep schipper van Pieter Spijker 1907

NOTA VOOR DE SCHEEPVAART.

Het sein der Rijksrecherchevaartuigen, waarop gezagvoerders van schepen en stoombooten onverwijld moeten zeil minderen, bijdraaien of stoppen, bestaat in twee onder elkander gheschen vlaggen of ramen van onderstaand model.



WAARSCHUWING VOOR DEN HOUDER VAN OMMESTAAND BEWIJS.

Hij, aan wien het Bewijs is afgegeven, is gehouden het op aanvraag aan ambtenaren der directe belastingen te vertoonen.

Personen, die van een Bewijs voorzien moeten zijn als bedoeld in art. 34 en die in gebreke blijven dit Bewijs op aanvraag aan bevoegde ambtenaren te vertoonen, worden gestraft met eene geldboete van ten hoogste f 25.

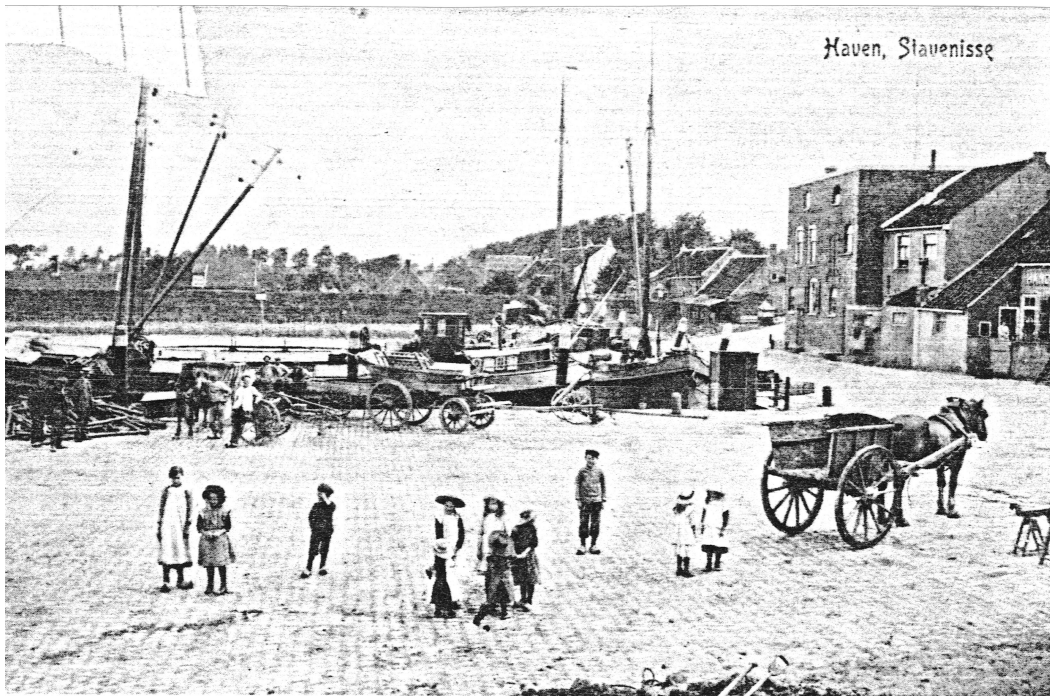
Geven zij ter bekoming van dat Bewijs aan het bevoegd gezag een valschen naam, woonplaats, bedrijf of beroep op, of maken zij gebruik van het aan een ander afgegeven Bewijs, dan worden zij gestraft met eene geldboete van ten hoogste f 150.

Het is raadzaam een kosteloos verkrijgbaar uittreksel uit het bevolkingsregister op reis mede te nemen, ten einde des gevorderd de juistheid der op te geven woonplaats te kunnen aantoonen.

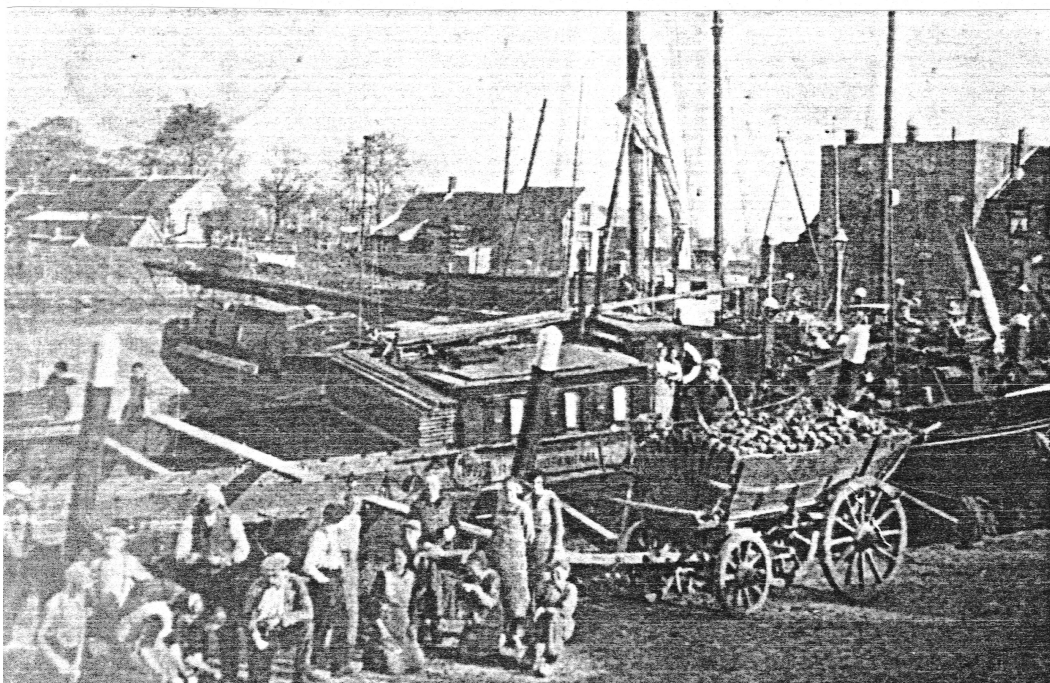
41 - 51089
20 - 029



Twee oude prentbriefkaarten van de toenmalige drukke haven van Stavenisse op Tholen omstreeks 1900. Op de onderste foto de kade waar de ter plaatse zogenoemde 'patattenschippers' de aardappelen, welke met kiepwagens werden aangevoerd, in hun schepen laadden.



De 'kaoie op Stavenisse' zeggen de bewoners als ze deze kaart zien. Bij de haven heerste vroeger een levendige activiteit. Links zien we een gehele boereninspan op de haven staan, kennelijk voor een verhuizing. Rechts zien we een kar en paard ('Juup' geheten) van Hubrecht Smits Hzn. en geheel rechts zijn nog juist de schragen voor de weegbrug, die van tijd tot tijd uit de kelder werd gehaald voor een onderhoudsbeurt. Ten slotte zien we rechts naast de winkel van M. Moerland de woning van Dane en het pand van de familie Van Zanten. De woning is in 1930 voor de bouw van de nieuwe sluis gesloopt. Nu staat er het 'polderkot'.



Even tijd om koffie te drinken. Een plaatje uit de 'peetied'. Vroeger werden de suikerbieten per boerenwagen of kar naar de haven gereden. Daar werden ze in manden geladen en zo in het schip gedragen. 'Pee-in-gôôister' was vrouwenwerk. Wat heerste er in die tijd een enorme bedrijvigheid bij de haven. Met weemoed denken we eraan terug...

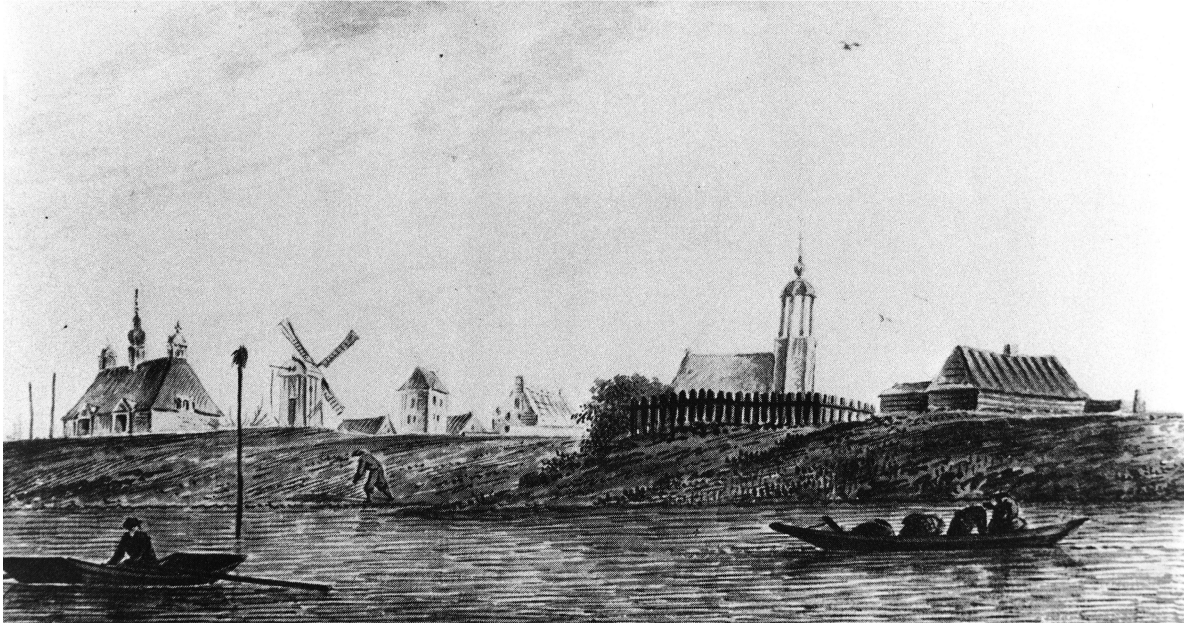


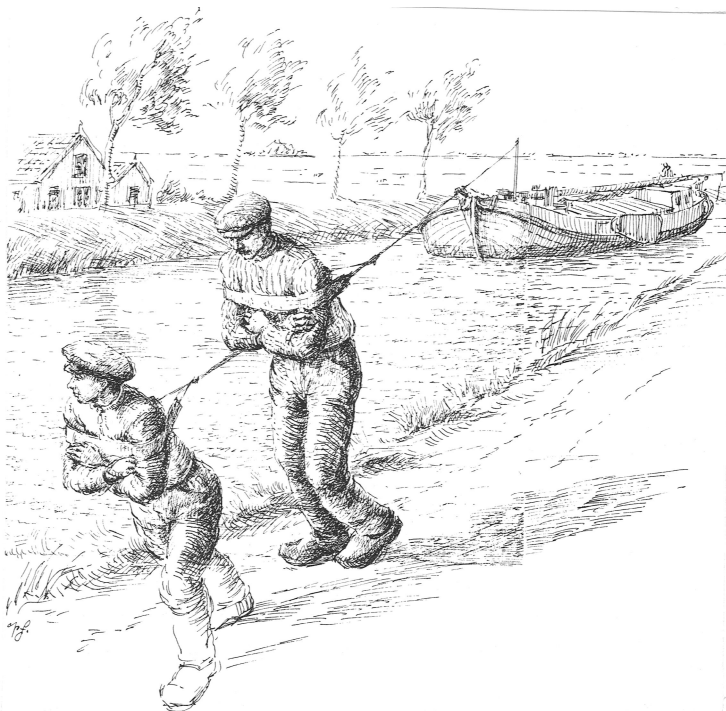
Foto van een anonieme tekening (jaartal ook onbekend) van het oude dorp Stavenisse op Tholen.

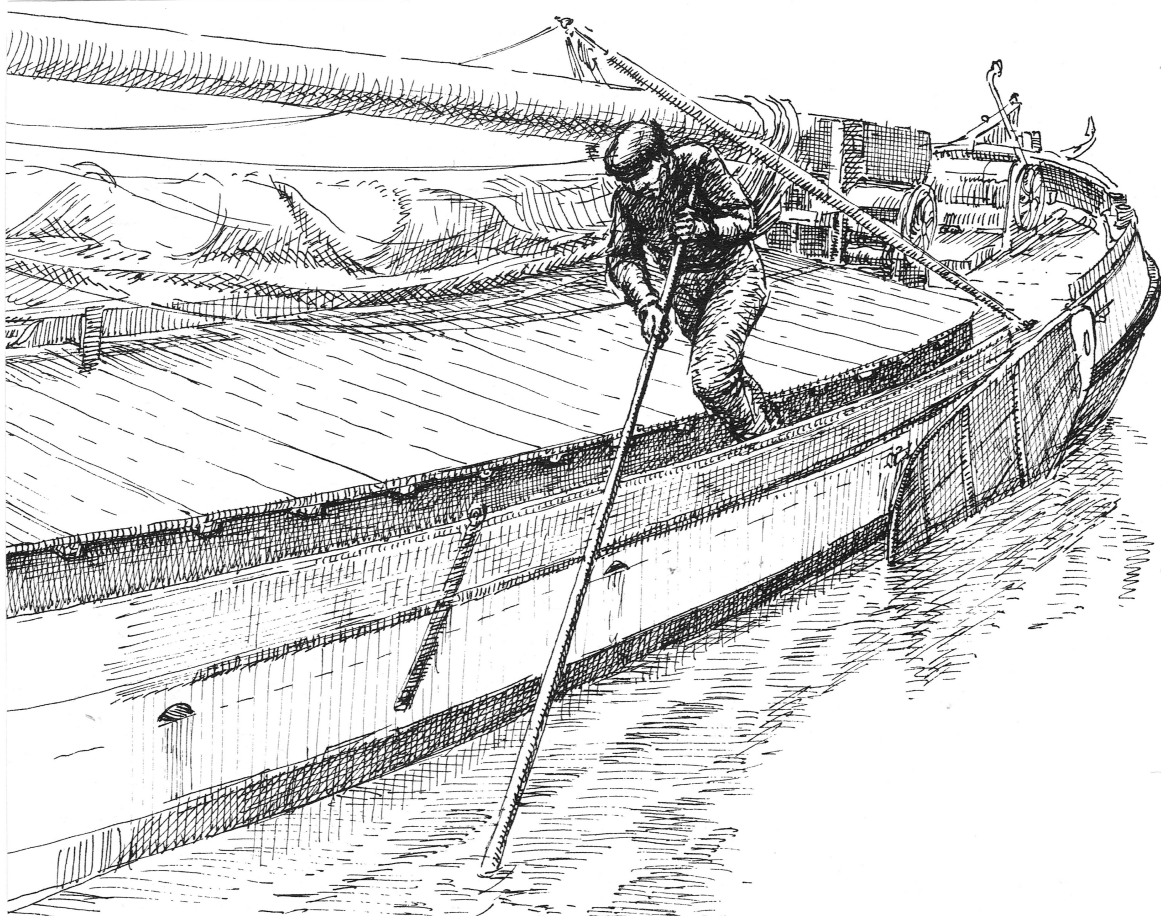
Manoeuvreren met oud-Nederlandse vrachtzeilschepen

Andere middelen van voortbewegen dan op de windkracht zijn door de eeuwen heen blijven bestaan, ondanks de steeds verfijndere tuigvoeringen en een zich almaar ontwikkelende rompvorm. Vooral in de binnenvaart treft men vele soorten van voortbewegen aan die men met windstilte of wind tegen nodig heeft. De meest eenvoudige en met vele varianten de meest beproefde methode is het trekken van het schip. het met handkracht trekken van het schip, het 'jagen', gebeurt slechts daar, waar een goed begaanbare oever voorhanden is. Vele wateren zijn daartoe voorzien van een 'jaagpad'. Schipper of knecht loopt in het 'zeel'. Een lange lijn, vanuit de mast of de speciaal daarvoor opgerichte jaagpaal op het voordek, wordt uitgebracht naar de wal. Wanneer de trekkers het tuigje (zeel), bestaande uit een brede canvas band, rond de borst en schouders hebben is het zaak vaart in het schip te krijgen en te houden.

Bij het passeren van een sloot of zijwater wordt het schip snel langs de oever gestuurd, zodat de trekkers aan boord kunnen springen. Maar vaak genoeg zijn de wallekanten van het vaarwater begroeid of bebouwd, zodat het zwaar werk is voor de trekkers om de vaak diep geladen vrachtschepen door ondiep water naar bovenwindse bestemming te brengen. Langs bepaalde vaarwegen in Nederland had men ook sjouwersmannen en met paarden uitgeruste jagers die bij gunstige voor de schippers ongunstige wind hun slag konden slaan door voor geld het schip verderop te brengen. De vaarten met een jaagpad zijn in de bochten voorzien van zogenaamde 'rolpalen'. Deze palen dienen er toe dat de jaaglijn het schip in het vaarwater houdt wanneer het trekpaard reeds door de bocht is.

Daar echter waar de schepen niet vanaf de wal met lijnen getrokken kunnen worden, bij voorbeeld bij het oversteken van meren of plassen moeten andere methoden worden toegepast om zonder wind toch te kunnen varen. Vrijwel alle zeilschepen zijn daartoe uitgerust met lange vaarbomen. Dit zijn rondhouten van een meter of zes, waarmee de schippers van deze rond en platbodems hun schepen door het water duwen. De vaarboom is een gladde ronde spar, met aan de bovenkant een houten knop, de 'druif'. De onderkant, die in het water verdwijnt, is voorzien van een 'teen', een gaffelvormige klamp, die er toe dient dat de vaarboom niet te diep in de bodem wegzakt. Dit rondhoud heeft echter ook vele andere functies aan boord zoals het uithouden van fok of bijzeilen. Het voortbomen van een schip vergt enorme inspanning en een grote vaardigheid. Is het schip eenmaal op gang, dan kan één man het vaartuig in beweging houden. Bij het bomen wordt de vaarboom vanaf het voordek iets schuin naar voren in het water gestoken. Door de vaart





van het schip wijst de boom weer schuin naar achteren wanneer men bodem heeft. Diegene die boomt plaatst de druif tegen schouder of borst. Met zijn gewicht, leunend op de boom, loopt hij door het gangboord naar achteren waar hij met een ruk de boom uit de grond trekt, naar voren loopt met de boom en dit herhaalt. Wanneer het water diep is of de bodem te slap, is het bijna ondoenlijk gang in het schip te houden. Men kan onvoldoende afzetten en de boom verdwijnt te diep in de modder. De vaarboom zit dan te diep en stevig in de grond waardoor het schip afgeremd wordt wanneer de boom er wordt uitgetrokken. Bij de minder ervaren schipper kan het voorkomen dat de vaarboom zo stevig vast zit, dat hij de boom zal moeten loslaten, omdat de vaart van het schip hem overboord trekt. Is de grond zanderig dan kan men met bomen een redelijke snelheid produceren.

Uit: *Spiegel der Zeilvaart*

tekst Joost van der Post, tekeningen Peter Dorleijn

Schippers van Blokzijl, een maritieme maatschappij in miniatuur

Het stadje Blokzijl is een unieke verschijning onder de oude havens rond de Zuiderzee. In tweeërlei opzicht is er een duidelijk verschil met de andere kleine samenlevingen aan de zee-kant van weleer.

Ten eerste is Blokzijl een duidelijk voorbeeld van kolonisatie van overzee, van Hollanders voornamelijk, op Overijssels gebied. En in de tweede plaats is het geen vissersplaats, maar een schippersstadje, dit geheel in tegenstelling tot het zo bekende algemene patroon. Bij beide aspecten wordt in de volgende bladzijden uitvoerig stilgestaan.

Over Blokzijl is weinig geschreven; over de schippers van het stadje nagenoeg niets. Dit laatste hoeft niet te verwonderen in Nederland, waar van een uitvoerige maritieme literatuur bepaald geen sprake is. Ik was bij mijn onderzoek dan ook vrijwel geheel aangewezen op gesprekken met bejaarde informanten en op onuitgegeven, ja grotendeels ongeordende en gebrekkig bewaarde stukken, zoals onder andere het archief van de gemeente Blokzijl. Niet alle bronnen werden evenwel aangeboord. Indien men een werkelijk diepgaande studie zou willen verrichten, zouden méér informanten moeten worden gepolst (van wie velen de leeftijd der zeer sterken reeds hebben overschreden) en méér bronnen verzamelingen worden onderzocht, met name notariële en kerkelijke archieven. Zelf wilde ik evenwel volstaan met een oriënterend onderzoek, waarvan de resultaten hier zijn neergelegd.

Blokzijl als Hollandse kolonie op de vreemde oostwal

Het bestaan van een kleine vóór stedelijke nederzetting op de plaats van het latere stadje ligt voor de hand — steden ontstonden doorgaans niet uit niets — en wordt ook door enkele oude berichten gesuggereerd. De oudst bekende kaart van de Zuiderzee, namelijk die van Jasper Adriaansz uit 1556, geeft de naam 'Blockzijl' zonder een bijgetekende nederzetting. Een "grote zijl bij Blockes Huis" wordt, naar het schijnt, reeds vermeld in 1438; 'tollenaars' aan 'de zijl' worden genoemd in 1518. De opbrengst van de turfrol van Blokzijl moet, eerst in 1563, en dan nogmaals in 1580, dienen om de muren van Kampen te versterken.

De voormalige oude sluis, dat wil zeggen de later gedempte 'zijl' waaraan de stad dus zijn naam ontleent (nu het Verlaat; de huidige schutsluis is, zoals we zullen zien, van jonger datum) is aangelegd op kosten van het schoutambt Steenwijk en van de kerspels Kuinderdijk (noordwaarts) en Leeuwte (zuidwaarts). Deze 'zijl' diende als afsluiting van de reeds voor 1556 naar het zuiden verlegde monding van de Steenwijker Aa, die aanvankelijk dichter bij Blankenham, namelijk bij het zogenaamde 'Kuipersluisje' in zee uitmondde. Het stadskwartier ten noorden van het Verlaat heet vanouds Steenwijkerkolk. De kolk zelf is op de kaart van Blaeu van 1650 duidelijk aangegeven. Misschien is het in de volksmond tevens de oudste naam van de minuscule vóór stedelijke nederzetting geweest, die in wezen niets anders was dan een kleine rede met vluchthaven voor scheepjes varende op Steenwijk. Van een turfrol kan in feite pas sprake zijn nadat de grote ontwikkelaar van de Noordwesthoek, de Spaanse stadhouder Aremberg, ten tonele verschijnt. Zijn dood bij Heiligerlee in 1568 maakt een vroeg einde aan zijn nog maar pas begonnen werk. Het graven van de Arembergergracht, aangevat in 1564 en bedoeld als ontsluiting van het veenland achter Vollenhove, verruimde tevens het achterland van Blokzijl.

Was Blokzijl aanvankelijk een voorhaventje van Steenwijk, nu werd het vooral doorvoersluis voor turfscepen en tevens, met het uitbreken van de oorlog (tegen Spanje), invalspoort naar Drente en

noord Overijssel. Deze strategische ligging is aanleiding tot de snelle ontwikkeling van een ligplaats bij een kleine sluis tot een Hollands vestingstadje aan de Zuiderzee. Want, is de vóórgeschiedenis al Overijssels, de geschiedenis zelf is, zeker in de eerste honderd jaar, een Hollandse aangelegenheid, volgend op een Hollands initiatief. Had Aremberg in 1564 het zaad gestrooid, Sonoy, de stadhouder van Prins Willem in Hollands Noorderkwartier, plukte nauwelijks twintig jaar later de vruchten. Steenwijk had in de eerste jaren van de opstand de zijde van de Prins gekozen. Het 'verraad van Rennenberg', gevolgd door het verlies van Groningen bracht dit sterke stadje in onmiddellijk gevaar. Bij een Hollandse poging tot ontzet van de belegerde vesting werd Blokzijl als Staatse aanvoerbasis in 1581 dan ook versterkt: het werd "vanwege de steden van Westfriesland en Noorderkwartier door de overste Sonoy tot een schans gemaakt en met soldaten van deze kwartieren bezet en verzekerd". Steenwijk viel weliswaar in Spaanse handen, maar Blokzijl bleef Staats. In een brief van Enkhuizen uit 1594 wordt dan ook gesproken van de schans van Blokzijl als "voorpost van West Vrieslandt en het Noorderkwartier". De schippers van Blokzijl worden nadien van tijd tot tijd vermeld in verband met de logistieke ondersteuning van Prins Maurits, troepenverplaatsing.

De bevolking bestaat vrijwel uitsluitend uit aanhangers van de nieuwe leer, hervormden en doopsgezinden uit West Friesland en Waterland, uit Vlaanderen en Danzig, naast Friezen, Fransen, Schotten en Engelsen. Bij de ordonnantie van 1589 krijgt de schans (in vele stukken de 'Vesting' of 'Forteresse' Blokzijl genoemd; stadsrechten worden pas in 1672 verworven) vanwege Zijne Excellentie (i.c. Prins Maurits) eigen jurisdictie, in 1590 een waag, wapen en zegel. Het wordt uitdrukkelijk losgemaakt uit het rechtsgebied van Ridderschap en Steden van Overijssel en van de drost van Vollenhove. Tot 1615 hebben de Staten van Holland de soevereiniteit. Daarna is de vesting twistappel en de facto twee herig tot 1675, wanneer de jurisdictie aan Vollenhove terugvalt. De twee herigheid blijkt hieruit, dat Holland de soevereiniteit en de rechtspraak, maar Overijssel de inkomsten had uit de 'imposten en heffingen'. Kerkelijk werd dit als het ware weerspiegeld; Holland betaalde de traktementen van de Hervormde predikanten, maar afvaardiging van de Kerkeraad was voor rekening van de synode van Overijssel. In sociologisch opzicht is het stadje Hollands gebleven en het antagonisme tegenover Overijssel en met name de vijandschap tegenover Vollenhove is blijven bestaan. Zo moet men ook de uitdagende spreuk zien, die tot 1828 op de toen afgebroken Beurs prijkte: "Blokzijl heeft meer schepen in getal dan Overijssel heel en al", een spreuk die vooral die van Kampen wel een doorn in het oog zal zijn geweest.

Met 'schepen' werden zeegaande schepen bedoeld, geen 'schuyten'. Hoeveel het er waren in het jaar waarop de zinspreuk gebeiteld werd, is niet bekend, maar in 1658, één van die incidentele jaren, waarover een gegeven bekend is, waren het er 160, wat naar mijn mening evenwel aan de hoge kant lijkt, zelfs als het uitsluitend smakschepen betreft.

Het is duidelijk, dat Blokzijl geen middeleeuws stadje is en dat een vergelijking met kleine Hanze-steden zoals Elburg mank gaat. Zoals het er nu ligt is het een Hollands waterstadje uit de 17e eeuw, waarvan de ruimtelijke ontwikkeling duidelijk kan worden afgelezen. Die ontwikkeling is begonnen met Prins Maurits en is onder de stadhouder koning afgesloten. Sindsdien is er niet veel veranderd, ook al dateren de meeste huizen die er nu staan uit later tijd.

De bekende plattegrond van Pauw van 1823 is tevens de plattegrond van Blaeu van 1650, maar ook nog die van nu (1969) en later. De beide oude kwartieren liggen binnendijs van de oude Steenwijker zeedijk, dat wil zeggen de route die nog door het doorgaand verkeer gevolgd wordt (Kuinderstraat, Bierkaai, Zeedijk, Brouwerstraat, Zuiderstraat) en wel aan weerszijden van het Oude Verlaat aan de mond van de Steenwijker Aa, waar ook de in 1589 genoemde en door Blaeu weergegeven 'oude kolk' en 'rede' gezocht moeten worden. Oud Zuid, begrensd door de Domineeswal, is het oude 'Hollandse' stadscentrum met de kolossale hervormde kerk uit 1609 en, naast de toren, het gerestaureerde 'oude stadhuis'. De plattegrond van dit stadsdeel verraadt nog de vorm van de schans van Sonoy. Oud Noord, achter de Bierkaai en bezijden de 'oude kolk', was de andere, kennelijk wat inferieure stadshelft, misschien vooral door Overijssels volk en door 'vreemden' bewoond. Hier stond de doopsgezinde kerk der 'Danzigers' en 'oude Vlamingen'. Was er al ruimtelijk apartheid, van onverdraagzaamheid was geen sprake, de doopsgezinden begroeven in de hervormde kerk en in diezelfde kerk is een gedenksteen van een doperse predikant.

Deze beperkte omvang van de schans Blokzijl, binnen de wallen van Sonoy, met daar tegenover de wijk rond de 'oude kolk', duurde tot 1621 toen Noord Holland besloot Blokzijl tot een moderne vesting 'uit te leggen' en een diepe zeehaven 'uit te palen'. Kennelijk gingen hier de eisen van water en van vestingbouwkunde hand in hand. De riviermond werd opnieuw zuidwaarts verlegd door het doorgraven van de Rietvink pal achter de stad, waardoor deze landtong tot eiland werd. Het Verlaat raakte buiten gebruik en werd later gedempt. Een nieuwe schutsluis groef men bezuiden Oud Zuid, ongeveer honderd meter meer landinwaarts dan de tegenwoordige sluis. Uiteraard moest de nieuwe monding binnen de vestingwal komen te liggen, zodat Nieuw Zuid binnendijks wel uit deze jaren moet stammen. In ieder geval kwam de uitleg buitendijks op aangeslibt land in deze tijd tot stand, opgehoogd met grond, gebaggerd uit de nu ontstane havenkom, die de argeloze bezoeker van vandaag zou doen denken dat het stadje rondom de kom ontworpen zou zijn in plaats van binnendijks gegroeid. Nieuw Noord, geheel buitendijks gelegen, noch Nieuw Zuid achter de Zuiderkaai hebben ooit echt stedse allure gekregen. De beide hier gebouwde doopsgezinde kerken ('het Lam' van de Nieuwe Vlamingen in Nieuw Zuid binnendijks in de Breestraat en 'de Zon' van de Verenigde Vlamingen en Waterlanders aan de Noorderkaai) zijn nauwelijks opvallend en het tegenwoordige stadhuis dicht bij 'de Zon' was aanvankelijk een eenvoudig kantoor van de directeurs van het Scheepsdiep.

Sommige gegevens betreffende de uitleg zijn bewaard gebleven: de nieuw ontstane havenkom mat 88 - 92 roeden in de lengte, terwijl de ravelijnen buitendijks een totale lengte hadden van 448 roeden. Het scheepsdiep strekte zich aanvankelijk een kwartier gaans zeewaarts uit, gemeten vanaf de vloeddeuren (het 'sas' en niet te verwarren met de sluis) aan de haveningang, maar moest in 1661 verder worden uitgepaald.

Op de Noorderwal aan de vestinggracht lag de lijnbaan; buiten de wallen aan de overzij van het Noorderdiep de kalkoven. Iets verder oostwaarts aan de zogenaamde 'Valsche Trog' lagen de traankokerijen op een stuk land dat nog 'traannest' heet.

De zoutziederij lag in Nieuw Zuid aan het eind van de Zuiderkaai. De houtzaagmolen lag buiten de Zuidergracht, niet ver van de Rietvink, waar ook het houtstek lag en de scheepswerf. Drie andere molens stonden op drie van de punten van de zes puntige ster der ravelijnen. Een groot aantal ambachtelijke takken van nijverheid lag over de stad verspreid.

Blokzijl is altijd een kleine gemeenschap geweest: het hoogste inwonertal (voor zover geregistreerd) is 1.821 zielen (in 1853), van wie 1.700 protestant (1.300 hervormd, 400 doopsgezind) en negen rooms katholiek, terwijl er ruim honderd Joden waren. De getalsverhoudingen voor 1815 liggen, op 1.618 inwoners, nog duidelijker in het voordeel van de hervormden. In het bestuur van de stad wordt het onderscheid weerspiegeld, dat stilzwijgend bekend werd verondersteld. Bij de bestuursvorming van 1686 wordt gesteld, dat de stad geregeerd zal worden door 'negenmannen', te weten drie burgemeesters, drie scheeps gildemeesters en drie mennisten (doopsgezinden), alle gekozen uit een college van 21 electorabele 'meents luyden', dit laatste trouwens al sinds de ordonnantie van 1589. Hoewel de mennisten dus wel tot ambten verkiesbaar waren, konden zij blijkbaar niet tot gildemeester van de schippers opklimmen; in 1692 beklagen zij zich over de achterstelling, terwijl zij toch, zo zeggen ze, "de meesten zijn, die het veer met schepen onderhouden" en velen van hen als geldschietter bij sprongen.

Namen van oude mennisten families, die in de archieven telkens opnieuw voorkomen, zijn bij de Waterlanders: Mastenbroek, Visser, Stuurman en Jongejans; bij de Vlamingen: Loos, de Liefde, Ragger, Buys en SPIJKER.

Inderdaad vindt men hun namen niet in de 'verschanste posities', die kennelijk aan hervormden werden voorbehouden. Namen van 17e eeuwse scheeps gildemeesters zijn: Vos, Bastiaans, Boer, Kuiper, Benjamins, Schuurink en Wakker, alle namen, die in de 19e eeuw trouwens verdwenen zijn. Wel was sinds 1675 één der directeurs van het Scheepsdiep een mennoniet. Schijnt verdraagzaamheid één kenmerk te zijn van deze kleine maritieme maatschappij, een andere die er mee verband houdt is de openheid tegenover vreemden. Niet alleen het groot aantal Joden wijst op een open ge-

meenschap, hetzelfde doet het voortdurend opdoemen van nieuwe familienamen in de archiefstukken, namen die gewoonlijk wijzen op immigratie van overzee, hoewel soms Saksische namen uit het Overijsselse achterland voorkomen. De trouwboeken (behouden van 1767–1795) schijnen deze openheid te bevestigen. Van de vijftig huwelijken uit die periode betreffen er slechts 29 verbintenissen tussen Blokzijlers onderling; bij de 21 andere zijn partners 'uit den vreemde' betrokken.

Case studies leveren eenzelfde beeld, waarbij als enig endogaam⁴ criterium optreedt, dat de verbintenissen niet uitsluitend het stadje (zestien van de 24 wèl, acht niet lokaal endogaam), maar wèl de stand (negotie schippers en nering doenden als 'één soort volk') betreffen (binnen Blokzijl huwt de schippersfamilie Poorter met zee varende geslachten als Nekeman, Schuurman, Pees, Buisman, Engelsman, de Liefde, de Jonge, Fhaner, Noback, Snoek en SPIJKER). Herkomst in de zin van Vlaams, Fries of Hollands was daarbij geen huwelijksbeletsel, evenmin als hervormd of niet hervormd (ic doopsgezind). Er is geen bepaalde reden om aan te nemen, dat voor de andere maritieme geslachten deze regels anders zouden hebben gelegen.

Blokzijl als maritieme maatschappij

De maritieme inslag van Blokzijl vindt al vroeg uitdrukking in geschreven bronnen, waarvan de acte uit 1589, waarbij Johan Sloet, Drost van het Land van Vollenhove en Kastelein van de Heerlijkheid Kuinre, het Oude Schippersgilde instelt, één van de oudste is. Dit was enkele maanden vóór de soevereiniteits overdracht aan Holland en het stuk is vermoedelijk een van de laatste Vollenhovense stukken betreffende 'den Blocksijl'. Het is des te merkwaardiger, dat Prins Maurits als stadhouder van Holland pas in 1609 het octrooi in kwestie bevestigt. Uit de bewoordingen blijkt, dat het hier om vrachtschippers gaat, die op een schippersbeurs en volgens vaste regels dingen naar het vervoer van koopmansgoederen. Het gaat hier dus om vrachtschippers, in functie wèl te onderscheiden van de negotie schippers op hun 'schepen met eigen handel' van de 19e eeuw.

De bloeitijd van dit 'Grootschippersgilde' ligt in de Gouden Eeuw. Het verval in de 18e eeuw blijkt uit het verschil in aantallen grote schepen met Blokzijl als thuishaven (160 in 1658 tegen 39 in 1720). Het kramers of winkeliersgilde van 1644 regardeerde daarentegen de (toen nog weinige?) negotie schippers, wier opkomst als zogenaamde mattenschippers evenwel pas van de 18e eeuw dateert. De mattenexport wordt in 1701 voor het eerst genoemd en het (nieuwe) schippersgilde telt bij de oprichting in 1775 bijna vijftig leden.

Van het Grootschippersgilde was de Prins beschermheer; een door hem in 1609 of 1610 (?) geschonken drinkhoorn is helaas verloren gegaan. Van een zilveren votiefscheepje dat het gilde tezelfder tijd in de Hervormde kerk had doen ophangen moet hetzelfde worden geconstateerd: de Münstersen roofden het in 1672 en hingen het op, naar men zegt, in één van hun eigen kerken. Twee andere oude stukken dateren van 1593, het ene is een octrooi van Prins Maurits over turfschepen, het andere betreft de kleuren van de scheepsvleugels van de masttop, die krachtens eerder decreet uitsluitend blauw wit geel en zwart mochten zijn en niet "door moedwil en dartelheid, vermetelijk en tot verachting van haarzelfs wapen" van oranje, rood of groen.

Naast de 'grootschippers' en de turfschippers waren er in de Gouden Eeuw nog de walvisvaarders. Dit blijkt althans uit een resolutie van Ridderschap en Steden gedateerd 6 april 1660, waarin de Groenlandsche Compagnie te Blokzijl exemptie (vrijstelling) van tolgeld wordt verleend. Of deze bedrijvigheid veel heeft betekend waag ik trouwens te betwijfelen: het stadje behoorde zeker niet tot de bekende havens en wordt in Hollandse stukken niet genoemd.

Is het aldus geschetste beeld van de eerste eeuwen van maritimiteit al wel heel summier, anders wordt het voor de jaren na 1775, het jaar waarin het nieuwe schippersgilde werd opgericht. Vooral na de vestiging van het Koninkrijk worden de gegevens allengs ruimer en wordt het mogelijk een gedegener beeld van het schippersstadje te krijgen.

⁴ Zede om alleen binnen de eigen stam te huwen.

Wie in de archieven van de stad Blokzijl de gemeente verslagen en de belastingkohieren van voorbije decennïën doorbladert, ontkomt daarbij evenwel niet aan eenzelfde indruk, die ook het uiterlijk van het vestinkje al dadelijk maakt, namelijk één van achteruitgang en nauwelijks te keren verval. Men hoede zich hierbij evenwel voor vergelijkingen met andere, grotere koopmanssteden of stadjes zoals Veere of Zierikzee, Harlingen, Harderwijk of Enkhuzen, óók niet in kwantitatieve zin, want, mocht Blokzijl ooit meer dan 2.000 inwoners hebben gehad, dan zou mij dat zeer verbazen. Mocht het al waar zijn, dat het stadje een echte bloeitijd gehad heeft, zoals sommige bronnen suggereren, dan nog zal het welvaart op kleine schaal geweest moeten zijn.

Hoe het ook zij, een dergelijke bescheiden welvaart schijnt nog in 1879 geheerst te hebben wanneer de gemeente verslagen, in karige bewoordingen en vol met lacunes, beginnen te vertellen. De bevolking bestaat dan uit 1.630 zielen. Er varen zeil beurtschepen op Amsterdam, Zwolle, Kampen, Steenwijk en Meppel, terwijl een stoomboot een dagelijkse dienst onderhoudt op Steenwijk, Meppel en Zwolle. Hoewel er in het gemeente verslag niets (!) gezegd wordt over de mattenschippers, is er toch ook en vooral hun maritieme bedrijvigheid geweest. Dit blijkt namelijk uit de gildestukken en bijvoorbeeld ook uit de kohieren van de personele belasting over 1876: van de 238 belastingplichtigen (op 1.634 zielen) wonen 36 gezinshoofden (of ruwweg 15%) 'aan scheepsboord'. Enkele jaren tevoren, in 1868, toen de bevolking nog 1769 zielen bedroeg, waren dit er op de 215 belastingsschuldigen 34 geweest, een vrijwel gelijk percentage (16%). Helaas wordt na 1880 de vermelding 'aan scheepsboord' maar éénmaal aangetroffen namelijk in 1902. In het jaar 1880 wonen evenwel van de 244 aangeslagenen (op 1635 zielen) liefst 56 gezinshoofden (22%) niet aan de wal, maar aan boord van het schip! Dit is een hoogtepunt. 22 jaar later, in 1902, is het inwonertal sterk achteruit gegaan: Blokzijl telt dan nog slechts 1398 inwoners, van wie er 206 belastingplichtig zijn. Niet meer dan 16 van hen, of nauwelijks 8%, verblijven dan evenwel nog 'aan scheepsboord'. Dit hoeft niet automatisch een achteruitgang in de eigensteedscheepte betekenen, want een mogelijk wat gestegen welvaart onder de schippers (en een daling van prijzen van onroerend goed in een ontvolkende stad!) kan velen er toe gebracht hebben een huisje te kopen en aan de wal te gaan wonen; iets wat vele schippers op latere leeftijd trouwens deden. Maar toch geeft het te denken.

Laten wij daarom eens zien, of er voor het verloop en de mate van maritimiteit ook andere gegevens zijn. De gemeenteverslagen zijn ongetwijfeld geen zeer accurate bronnen; veel van wat te vermelden zou zijn geweest is weggelaten. Er zijn evenwel jaren, waarin een klerk zich blijkbaar moeite heeft gegeven wat details te vermelden. Behalve een monotoon herhaald "visscherij is van weinig betekenis; wordt met punters bedreven" (vanaf 1886) of: "visscherij: niet van toepassing" (in de voorgaande jaren) en een volledig ontbreken van enige vermelding van de oude scheepswerf vóór 't jaar 1917 (!), is er om de zoveel jaar een opgave van het aantal schepen boven de tien ton (de grens voor de zeepunters), dat ter stede thuishoort. Zo telt Blokzijl in 1881 liefst 76 schepen; in 1880 zijn dit er zelfs 78. Maar in 1891 is hun aantal geslonken tot 61 en in 1895 tot 32. De neergang is blijkbaar plotseling versneld: in vier jaar is de vloot bijkans gehalveerd. In 1901 is het aantal nog verder gedaald en wel tot 26. In 1906 zijn er nog 24 over; in 1909 zijn het er niet meer dan dertien. Daarna zwijgt het jaarlijks verslag. Het laatste, dat over 1917, vermeldt nog slechts twaalf punters ter visserij; Ook de stoomboten zijn verdwenen. het laatste beurtschip heeft de klerk over het hoofd gezien. De hiervoor genoemde aantallen hebben betrekking op schepen boven de tien ton en omvatten ook de paar hierboven al even vermelde beurtschepen en stoomboten. Het overgrote deel moet evenwel gevormd zijn door de 'schepen met eigen handel', ic de 'mattenscheepjes'. Want hoeveel schepen in vaste lijndienst zijn er geweest? Daarvoor zijn de verslagen tamelijk getrouwe bronnen.

We zagen al, dat er in 1879 één stoomboot in de vaart was. In het volgende jaar kwam er een tweede bij, van een concurrerende onderneming nog wel. De bestuurders van het hervormde weeshuis besloten namelijk gelden in een lijnboot te investeren en daartoe werd naast de bestaande 'Blokzijlsche Stoomboot Maatschappij' nu de 'Blokzijler Weezen Stoomboot Maatschappij' opgericht. De boot in kwestie kreeg de fraaie naam van *Prins Maurits Weeshuis*. In 1882 wordt door de B.S.M. meegedeeld, dat hun stoomboot maar liefst 382 reizen heeft gemaakt, alle waarschijnlijk op het vaste traject Blokzijl Steenwijk Meppel(Zwolle) vv. De 'omzet' bedroeg aan vracht en passagiers, 6.426

gulden, de winst daarentegen slechts 46 gulden. In het voorafgaande jaar was de winst 104 gulden geweest. Voor een goede mattenschipper moet men een even grote omzet en heel wat redelijker winst verwachten. Niettemin heeft de B.S.M. tot 1916 gevaren, zij het dan, dat de vaart in de laatste jaren was ingekrompen en Meppel niet meer werd aangedaan. Toch wordt de Blokzijler lijnbootgeschiedenis niet alleen door neergang gekenmerkt. Het is het beste één en ander kort samen te vatten. In 1881 zijn er negen beurtveren die Blokzijl met acht andere plaatsen verbinden: zeven zeilschepen en twee stoomboten; over maritieme gerichtheid gesproken! Maar of het uit kon? Het antwoord schijnt ontkennend geweest te zijn, getuige de gegevens van 1883, wanneer nog maar drie van de zeven zeiltjalken varen. In 1887 is de situatie kwantitatief gelijk, maar het patroon is iets anders geworden. In 1890 wordt een stoombootverbinding opgeheven, de 'wezenstoomboot' was geen succes. Maar de gemeenteverslagen zijn ook geen succes: na 1890 wordt geen Amsterdam en na 1893 worden geen 'beurtschepen' meer vermeld. En toch weten we, dat de paviljoentjalk van Poorter tot 1904 heeft gevaren op het Amsterdamse veer, dat dit schip toen door een motorklipper werd vervangen en dat Visscher pas in 1907 zijn klipper door een stoomboot verving in de dienst van Steenwijk en Blokzijl op Amsterdam, terwijl de klipper in de wilde vaart kwam, voornamelijk graan varend naar Steenwijk.

Of we veel winnen wanneer we de maritieme sfeer van de stad in meetbare grootheden proberen te vangen staat te bezien; kwaad kan het niet. Er zijn geen geijkte voorschriften om tot een index te komen en we zijn dus vrij in het leggen van verbanden; wat lijkt ons het meest zinvol bij het kiezen van deeltal en deler?

In de jaren waarover we gegevens hebben omtrent de omvang van de vloot kunnen we nagaan hoezeer de verhouding tussen schepen en inwoners zich in maritiem ongunstige zin wijzigt. Zijn er in 1881 en 1886 nog respectievelijk 21 en twintig Blokzijlers per schip (schip van meer dan tien ton, wel te verstaan), dan is dit in 1891 al geklommen tot ruim 25; in 1895 is het de veertig al gepasseerd. Bij het begin van deze eeuw komt het boven de vijftig, in 1906 boven de zestig en tegen 1910 is het aantal inwoners per schip boven de honderd gestegen. Want, gaat het inwonertal al gestadig achteruit, de vloot vermindert in veel sneller tempo. Naast dit verhoudingsgetal van mens en schip is er nog wel een andere maat, die aanwijzingen geeft betreffende het op de zee betrokken zijn van het stadje. De basisgegevens liggen nu maar ten dele direct vast, omdat eerst uit het inwonertal (via een grove formule) de omvang van de beroepsbevolking moet worden afgeleid.

Laten we eerst het jaar 1880 eens bezien, in tweeërlei zin een hoogtepunt in het geschiedverloop: het aantal belastingplichtigen is hoger dan daarvoor of daarna, en hetzelfde geldt voor het getal der 'aanscheepsboord' gedomicilieerden. Het aantal schepen over 1881 (over 1880 zelf zijn er geen gegevens) bedraagt 76, waarvan twee of drie stoomboten en zes of zeven beurtschepen onder zeil. De bevolking bedraagt 1.635 zielen, waarvan men mag vermoeden, dat 400 mannen (van twaalf tot zestig jaar) economisch productief waren. Wanneer we aannemen, dat ongeveer 70 'schepen met eigen negotie' door in totaal 140 à 150 man werden bevaren en de acht of negen beurt- en stoomschepen tezamen door 25 man, dan zien we dat het eigenlijke beroeps zeevolk omstreeks 175 man heeft bedragen, de (vermoedelijk) vijf tot tien visserlui niet meegeteld. Rekening houdend met nogmaals tenminste tien man in de direct bij de zee betrokken nijverheid (de zoutkeet, een scheepswerf en twee zeilmakerijen), komen we tot een maritieme beroepsbevolking van tussen de 45% en 50%.

Tot een vergelijkbaar resultaat komen we ook, wanneer we aannemen, dat op de 76 handelsschepen, bij de visvangst, aan de werf en in de zoutkeet en zeilmakerijen in totaal ruim negentig, misschien zelfs honderd 'belastingsschuldigen' een bestaan hebben gevonden. Op een totaal van 244 aangeslagenen betekent dit iets meer dan 40%. Hoe het ook berekend wordt, vèr mis zijn we stellig niet, wanneer we zeggen, dat van elke twee Blokzijlers er altijd één de ogen naar de zee gericht hield. Bezien we dezelfde soort gegevens nu over 1902 (1901 voor de schepen), dan blijkt deze verhouding van ruwweg één op één teruggelopen te zijn tot één op vijf of zes! Ook hier levert een controle berekening vrijwel dezelfde uitkomst. Het proces van 'dèmaritimisering' kan uit de getalsverhouding worden afgelezen: Blokzijl is in twintig jaar zes maal minder zee gericht geworden.

Er is trouwens nog een derde manier om inzicht te verkrijgen in het op de zee betrokken zijn van Blokzijl. In sommige jaren geven de gemeenteverslagen namelijk enig summier inzicht in de beroepsstructuur van de stedelijke bevolking. Men bedenke daarbij, dat de gemeente vrijwel uitsluitend uit het gebied binnen de vestingwallen bestaat; van een agrarische bevolking is administratief dit in tegenstelling tot functioneel dus nauwelijks, van een plattelands bevolking is in het geheel geen sprake.

Hetzelfde jaar 1881 geeft het volgende beeld te zien, een beeld waarin ik de maritieme en niet maritieme beroepen in twee gescheiden kolommen heb opgevoerd. In alle gevallen zijn knechten (en knechtjes) inbegrepen. Niet vermeld zijn de enkele notabelen, (de schoolmeesters, het gemeente personeel en de neringdoenden voor zover zij niet tevens een 'tak van nijverheid' uitoefenden, de manufacturiers, de kruideniers en dergelijke mensen, noch ook zij die buiten de nijverheid enigerlei dienstbetrekking vervulden. Vermoedelijk zal deze groep niet groter dan een man of veertig, vijftig geweest zijn. Wanneer dit inderdaad zo is, dan zou kunnen blijken, dat de (mannelijke) beroepsbevolking eerder in de buurt van de 300 zou hebben gelegen, dan rond de 400, zoals aanvankelijk verondersteld, toen wij schatten, dat een kwart van de ruim 1.600 inwoners economisch productief zou zijn geweest.

bakkers	11	mattenmakers	17	schippersknechten	125
borstelmaker	1	metselaars	5	schoenmakers	9
kleermakers	4	meubelmakers	3	slagers	6
koperslagerslui	7	overige timmerlui	8	vissers	5
kuipers	3	scheepstimmerlui	3	zeilmakers	3
leerlooiers	3	schilders	5	zoutzieders	11

Beroepsstructuur in 1881

Onze twijfel wordt evenwel opgeheven, wanneer we bedenken, dat de enige 'grootindustrie' van Blokzijl, de houtzaagmolen, met zijn vele tientallen 'meulenknechts', hoewel juist buiten de wallen gelegen, niet op gemeentelijk grondgebied lag! Ons maritiem percentage blijft dus rond 50%, een percentage dat weliswaar nog juist niet zo hoog ligt als dat van een vissersplaats als Urk (boven de 60% van de mannelijke beroepsbevolking) in 1930, het jaar vóór de afsluiting van de Zuiderzee, of Marken (50%), maar dat een vergelijking met Bunschoten (30%) positief uitvalt.

Soortgelijke gegevens voor het Blokzijl van een kwart eeuw later (over 1906) leiden tot een wel sterk gewijzigd beeld. Wel is het aantal vissers (vermoedelijk) gestegen, maar het aantal zeelui dat de dan nog 24 schepen tellende vloot bemand, is uiteraard sterk gedaald. Een reconstructie (linkerhelft) en een telling (rechterhelft) tonen het volgende.

De totale werkgelegenheid in nijverheid en scheepvaart (maar weer buiten de houtindustrie) is dus aanzienlijk ingekrompen (van 229 tot 152 arbeidsplaatsen) maar deze achteruitgang komt geheel op rekening van de laatste. Of de overige beroepsbevolking is uitgebreid, is bij een achteruitgang van 15% van het inwonertal op zijn minst genomen twijfelachtig. Deze indruk wordt bevestigd door de achteruitgang van de belastingplichtigen (van 244 in 1880 tot 206 in 1902 en vermoedelijk 210 in 1906), een achteruitgang van eveneens 15%.

bakkers	14	metselaars	3	schoenmakers	7
borstelmakerslui	-	meubelmakers	-	slagers	6
kleermakers	4	overige timmerlui	11	smeden	5
kuipers	4	scheepstimmerlui	3	vissers	10
leerlooiers	-	schilders	4	zeilmakers	4
mattenmakers	27	schippersknechten	40	zoutzieders	-
				zuivelfabriek	10

Beroepsstructuur in 1906. NB De NV Zoutziederij was in 1898 failliet gegaan; in 1916 is de mattenmakerij geslonken tot twee bedrijven met negen arbeidsplaatsen

In deze beide beelden zit dus dezelfde merkwaardige lacune: de stoomzagerij wordt pas in 1913 voor het eerst in het gemeenteverslag genoemd, eerder niet. Heeft er een wijziging van gemeentegrenzen plaatsgehad, waardoor het bedrijf, dat immers zijn 'zetel', dat wil zeggen het kantoor, buiten de wallen had, nu binnen de gemeentegrenzen kwam te liggen? Wel is het een feit, dat de verslagen onder het hoofdje 'buitenlandsche handel' niet alleen melding maken (en dit in grote regelmaat vanaf 1883) van de aanvoer van 'Spaanse rietstroken', maar ook (zij het incidenteel) van 'uit Rusland en Zweden aangevoerde balken' en van 'Amerikaans gezaagd hout'; beide invoeren moesten nu eenmaal over gemeentelijk gebied gaan en vermelding kon dus slecht altijd achterwege blijven!

Schepen en schippers van Blokzijl, maritimiteit in miniatuur

Zoals men onder de schippers van Blokzijl in de vorige eeuw in de allereerste plaats 'mattenschippers' moet verstaan, evenzo moet men bij de schepen vóór alles denken aan het 'mattenschip', het enige schip dat, door de naam van het stadje gekenmerkt, als het zogenaamde 'Blokzijler Jacht' de zeegeschiedenis is ingegaan. Het betreft hier een tjalkje in miniatuur. De oudere, grotere scheepstypen die in vroegere eeuwen in het stadje hun thuishaven hadden, zijn mij niet uit stukken bekend. Toch kan men wel gissen dat een deel tot de tjalkachtigen moet hebben behoord. Ik vermoed, dat vooral kagen en hektjalken (van de typen die oudtijds 'wijschip', 'smalschip' en 'smakschip' werden genoemd) werden gebruikt, met daarnaast heel misschien enkele koopvaardij buizen of hoekers.

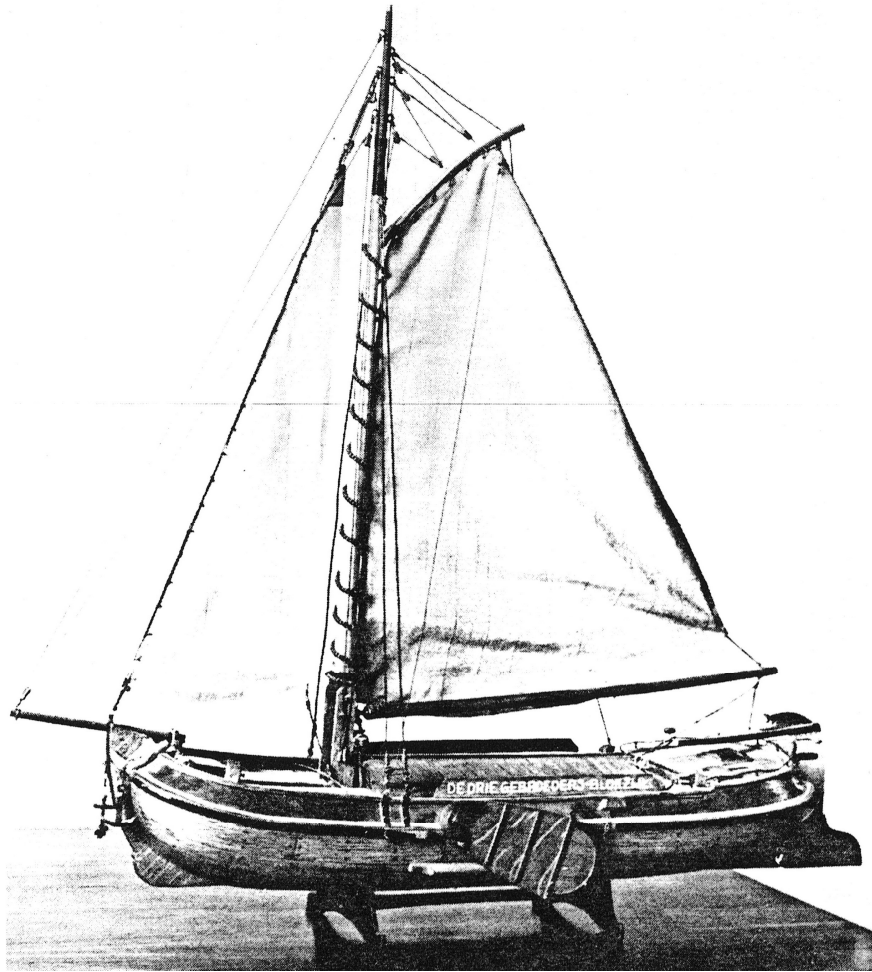
Voor de Groenlandvaart zullen aanvankelijk wel fluitschepen, later misschien enkele zogenaamde 'bootschepen' zijn gebruikt, qua type een nogal voor de hand liggende veronderstelling voor de 17e en 18e eeuw. De 19e eeuwse schepen zijn in ieder geval tjalken geweest. Het beurtschip op Amsterdam was een paviljoentjalk met opgebouwde roef, het waterschip een hektjalk. Al deze schepen, van de grote hektjalk tot het kleine mattenjacht toe, het mattensnikje in het achterland inclusief, hoorden tot de groep der zogenaamde Friese scheepjes. In de vorige eeuw hebben alle het welbekende bezaanttuig gevaren, maar het lijkt geen twijfel, dat in vroeger tijd ook voor Blokzijl staand gaffeltuig en spriettuig kenmerkend waren, behalve uiteraard voor de enkele hoeker of buis, fluit of bootschip. De enkele zee punters waarmee tot voor de oorlog (1940-1945) gevist werd hebben altijd het spriet-zijl gevaren.

Schijnt het al moeilijk voor Blokzijl zelf veel met zekerheid te zeggen over de 17e en 18e eeuwse schepen, (de plattegrond van de vesting Blokzijl in de steden atlas van Blaeu toont de haven vol met uniforme schepen, vermoedelijk alle smakken), ten aanzien van de 19e eeuwse jachten verkeren we in gunstiger omstandigheden. Men krijgt de indruk dat het hier een tamelijk uniform scheepstype betreft, waarbij het aantal individuele variaties beperkt was. Wel is het onwaarschijnlijk, dat zich in de loop van de hele eeuw geen enkele scheepsbouwkundige ontwikkeling zou hebben voorgedaan, zodat het mattenjacht uit de laatste decennia (en waar de mondelinge overlevering en de enkele foto's betrekking op hebben) wel heeft afgeweken van het door Van Loon voor de jaren 1830 beschrevene.

Van Loon geeft wel een lijnentekening van het vroeg 19e eeuwse scheepje maar geen tuig of constructie tekening. In die tijd, zo schrijft hij, waren er een tachtigtal, alle te Blokzijl zelf gebouwd en alle even groot en aan elkaar gelijk. Als afmetingen geeft hij: lengte x breedte x diepte = 14,10 x 3,90 x 1,75 meter.

Het model in het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, dat uit het midden van de 19e eeuw schijnt te stammen, kan niet naar deze tekening vervaardigd zijn, aangezien het een schip van minder diepgang en met een geringere lengte breedte verhouding betreft (lengte x breedte x diepte = 117 x 37 x 16 cm). Deze maten wijzen inderdaad op een latere evolutie: namelijk de algemene tendens om vrachtschepen wijder te maken, gekoppeld aan het voortdurend verzanden van het Scheepsdiep, de toegang tot het Sas en de havenkolk.

Het model wordt aangeduid als een zogenaamde 'draai over boord' (dat wil zeggen als van een andere bouwwijze dan de zogenaamde 'hektjalk') met bezaanttuig en strijkende mast. Het heeft nog ronde luiken, iets wat bij de late jachtjes niet meer voorkomt.



Twee modellen van een Blokzijlder Jacht. Boven Fa. Pander, Amsterdam.

De tekening van het model in het Rotterdamse Museum *Prins Hendrik* roept enige twijfel op. De maten zijn die van Van Loon, maar de opgave zegt, dat de opmeting in 1903 plaatsvond. Vermoedelijk is het model dus naar Van Loon's gegevens gebouwd en betreft de opmeting die van het (latere) model van het vroege schip en niet die van een later schip.

Bij de overige modellen, die trouwens niet beschreven zijn en die zich in particuliere handen bevinden, zou dan een weergave van het late schip kunnen worden aangetroffen. Zo zouden dan ieder der drie ontwikkelings stadia (dat wil zeggen 1800, 1850 en 1900) in een model zijn vastgelegd, wat de bestaande reeks modellen des te waardevoller maakt. Zoals gezegd, de bestaande foto's (in particuliere handen) en de nog levende herinnering betreffen alleen het latere jachtje en dan nog in zijn laatste stadium. Dit zijn dan goed bezeilde tjalkjes, met tamelijk geringe holte en betrekkelijk weinig zeeg, de gestaagde onderdeks strijkende mast op één derde van voren, de zwaarden ver achteruit geplaatst; met vlakke luiken en een kleine roef, waarachter een kleine stuurkuip en een groot 'Noord Hollands' roer (met soms een vergulde leeuw als roerkop), waaraan een korte helmstok. Het bezaantuijg bestond uit een grootzeil aan een gebogen gaffel, een stagfok en een kluiver.

De namen passen in het algemene binnenlandse kader *Dankbaarheid, Op Hoop van Zegen, De Drie Gebroeders* (van Pander) etc⁵.

Over de tonnage van het mattenjacht bestaat verschil van mening. Oude informanten spreken van 24 ton. Het sluisregister van 1907 (ook al moet het met voorbehoud) geeft evenwel zelden een scheepje met een zo gering laadvermogen te zien; dertig ton komt sporadisch voor, een scheepje van geringer inhoud nauwelijks, afgezien van een lichtertje van tien ton.

De Firma Pander (voorheen te Amsterdam en Den Haag, thans, 1988, te Apeldoorn) bezit twee modellen, waarschijnlijk het mattenjacht 1865 voorstellende, het jaar waarin Pander zich aan de vaste wal vestigde. Een vijfde model bevindt zich in handen van Mevrouw J. Vinkenborg te Utrecht en stelt het scheepje van P. Engelsman voor ca. 1900⁶.

Toch kan men zich wel een op de empirie stoelend beeld vormen van de netto tonnage, althans voor de jaren 1870 dat wil zeggen verder terug dan de herinnering reikt. Ik zocht daartoe de namen van alle schippers door de sluis varende op schepen beneden de veertig ton en wel in het vroegste van de beide jaren waarover we beschikken. Hieruit isoleerde ik de namen van hen, wier familienaam tevens in de gildelijsten van 1881, respectievelijk 1892 compareren. Soms zijn de initialen bovendien dezelfde, zodat het over één en dezelfde schipper moet gaan, iets wat bij een tijdsverschil van tien, respectievelijk twintig jaar ook voor de hand ligt. Zij tenslotte, die weliswaar kleine scheepjes bevaren, maar al te vaak door de sluis komen om mattschippers te kunnen zijn, werden geëlimineerd, ook al behoren zij tot de leden van het gilde: de scheepjes van K. Keuter, J. Visser, P. Pauw en J. van der Velde bijvoorbeeld werden aldus buiten beschouwing gelaten.

De volgende tabel geeft het resultaat te zien; achter de naam van de mattschipper is de inhoud van het scheepje weergegeven. Tot en met PIETER SPIJKER hebben we zonder enige twijfel met een mattenjachtje te doen; daarna is het waarschijnlijker, dat er sprake is van een tjalkje van iets ander type.

Schipper	Tonnage	Schipper	Tonnage
W. Buisman	18	E. Visser	31
P. Buisman	19	Jan Spijker	25
T. Spits	28	Pieter Spijker	21
J. Buis	21	M. Keur	30
W. Fhaner	17	J. de Boer	32

⁵ *De Vier Gebroeders* behoorde aan PIETER SPIJKER (Xb), grootvader van de samensteller, en was genoemd naar de vier zonen: CORNELIS, WILLEM, JAN en PIETER.

⁶ Een zesde model werd in 1986 gebouwd door JOHAN SPIJKER (XIIj) te Maassluis en stelt het scheepje voor van zijn grootvader, JAN SPIJKER (Xc), de *Elizabeth*, gebouwd vóór 1895 (samensteller).

S. Engelsman	23	K. Keur	37
A. Fhaner	18	G. Buis	40
H. de Jonge	28	J. Spits	36
Y. Engelsman	16	K. Mastenbroek	39
J. Pauw	32	J. Nekeman	40

De gemiddelde netto inhoud van het Blokzijlder jacht zou, berekend tot en met Pieter Spijker, in de jaren 1870, dat wil zeggen juist in de jaren van de grootste omvang van de vloot, dus merkwaardigerwijs precies 24 ton hebben bedragen. Wordt ook de rest in de berekening betrokken, dan komen we tot 27 ton. De bruto tonnage zal dus ten naaste bij 32 respectievelijk 36 ton bedragen hebben.

Ons rest nog de vraag naar de inhoud van de zogenaamde uniforme jachtjes van Van Loon. Aangezien evenwel de deler in de meetformule mij onbekend is, kan deze vraag helaas niet worden beantwoord. Wel beschikt het Zuiderzee museum in Enkhuizen over het volledig bestek van een Blokzijlder jacht dat op de werf van Eeltje Holtrop van der Zee te Joure is gebouwd. Hieruit zou blijken, dat Van Loon's mededeling, dat alle in Blokzijl zelf gebouwd werden, althans voor latere jaren niet opgaat.

Wanneer we nu, na de scheepjes, de haven bezien dan moeten we vaststellen dat deze, evenals in vroeger tijd ook in de 19e eeuw tweërlei functie heeft. Enerzijds is de haven "van meer dan plaatselijk belang .-. de weg naar de zee voor een aanzienlijk gedeelte .-. van de provincie" en, door de schutsluis, "van regtstreeksch belang" voor de provinciale kas; anderzijds is het, zoals we zagen, thuishaven voor een aanzienlijke eigen vloot. Veel verband bestaat er tussen beide functies niet, al is er wel het gemeenschappelijk belang bij de waterstaatkundige toestand van Kolk en Scheepdiep. De meeste Blokzijlder schippers hebben immers een 'voorland' overzee en, de beurtschippers uitgezonderd, maar beperkte bindingen met het achterland. Het voorland ligt achter de westelijke kim of, om de Zuid en om de Noord, IJsselopwaarts dan wel Friesland in. In het onmiddellijke achterland ziet men hen weinig. Hoe weinig blijkt uit een vergelijking tussen de namen van schippers die door de sluis varen (dat wil zeggen van hen die Blokzijl passeren) en van hen die in het schippersgilde van het stadje zijn vertegenwoordigd. Van de laatsten passeren alleen de beurtschippers de schutsluis geregeld, sporadisch daarentegen de enkeling die binnendoor naar Friesland gaat of die niet via Kampen maar via Zwolle de IJssel opvaart. Tenslotte is er altijd wel iemand die gaat hellingen bij baas Snoek, waarvoor ook de sluis moet worden gepasseerd. Vaak hellingde men trouwens in het mattenland. De grote meerderheid der Blokzijlders zelf meert evenwel af in de Kolk, en dat ook alleen maar in winterlaag, tenzij iemand ook 's zomers bij tijd en wijle in de thuishaven voor anker gaat.

De sluispassanten zijn dus vreemdelingen; de eigen schippers zijn òf overzee, òf liggen in de Kolk. De twee bewaarde jaarregisters van de schutsluis zijn daarom maar van beperkt belang voor hen die kennis willen nemen van Blokzijl zelf. Ze recapituleren immers voor het overgrote deel scheepsbeweging die slechts vreemdelingen betreft, de enkele uitzonderingen daargelaten. Stukken, die meer inzicht zouden kunnen verschaffen, namelijk die betreffende het door de directeurs van het Scheepdiep geheven zogenaamde diepgeld van (1661 tot 1815) alle door het Sas (in tegenstelling tot de sluis) varende schepen en daardoor dus van belang voor de totale scheepsbeweging, ontbreken helaas. Voor een beeld van de eigen schipperswereld zijn we daarom vooral aangewezen op de 'stukken inzake het schippersgilde' in het gemeentearchief en, daarnaast, op informanten.

Daarbij ontstaat dan het volgende duidelijk geschakeerde beeld, een 'mozaïek van functies', waarbij de volgende categorieën van schippers kunnen worden onderscheiden:

Ten eerste de schippers van de mattenjachten en van de hek en paviljoentjalken, de laatste groep aanmerkelijk groter dan de eerste, maar veel geringer in getal. Het is vooral deze dubbel categorie, die voor Blokzijl kenmerkend is.



Zo voer men met de kleine mattenscheepjes, dicht onder de wal, om het risico van de vaak onstuimige Zuiderzee zo veel mogelijk te vermijden en bij zwaar weer een vluchthaven te kunnen bereiken, van Blokzijl naar Holland en omgekeerd.



*Zo moet het zijn gegaan in 1890;
alleen deze foto is gemaakt in 1990 door Cornelis Spijker op de Waddenzee*

Een tweede, veel kleinere groep, hun schepen ook kleiner van inhoud, wordt gevormd door de schippers van de mattensnikken, binnenscheepjes in engere zin, die zelfs nooit in zee liepen. Tussen beide groepen bestond een zekere symbiose en voorts was er het gemeenschappelijk kenmerk van de eigen handel.

Naast de negotieschippers waren er tenslotte de vrachtschippers in eigenlijke zin, te weten de beurtschippers, die passagiers en goederen voor derden tegen vastgestelde vrachtprijzen op bepaalde dagen en tussen vaste punten vervoerden en de zetschipper op het waterschip. Beide soorten schepen werden gekenmerkt door wat men haast 'lijnvaart' zou kunnen noemen.

Behalve schippers hoorden ook enkele vissers in de haven thuis, maar zij vormden (als vierde categorie) toch maar een verdwijnende kleine minderheid. Hier ligt juist het uitzonderlijke van Blokzijl: tussen alle Zuiderzee stadjes en dorpen vertoont zich hier een beeld dat omgekeerd is aan het vertrouwde. Blokzijl heeft negotieschippers met name, want beurtschippers waren er in andere plaatsen ook. Met het verdwijnen van de laatste mattenjachtjes in het begin van de 20e eeuw heeft de stad dan ook haar meest eigene kenmerk verloren.

Om enigszins een indruk van het beurtschippersbedrijf te krijgen, zullen we het beurtveer op Amsterdam nu nader bezien. Het was jarenlang in handen van de 'schippers dynastie' van Poorter. De stamvader had zich, komend uit Kolhorn, in 1795 te Blokzijl gevestigd en wel als zetschipper van het waterschip. Dit was eigendom van de zoutziederij van 'de heren Loos' en aangezien het vóór 1800 is gebouwd is het moeilijk te weten van welk type het was – misschien een kaag?

De mate van maritimiteit van zijn nazaten is opvallend groot voor de hele 19e eeuw. Zijn oudste zoon Lourens, de eerste van vele Poorters die in Blokzijl werden geboren, voer eerst als 'knechtje', later als 'knecht' bij zijn vader, tot hij hem als schipper opvolgde. Dit is het gewone patroon. Een groot schip als het waterschip en met een moeilijke lading als water aan boord, werd met drie man gezeild: een schipper, een volwassen knecht en een knechtje. Voor een beurtvaarder overzee gold hetzelfde, evenals voor een 'balkenjager', een snelzeilende grote tjalk, die ongezaagd hout van Noord Holland bracht en dan 's zomers vaak als 'hooischip' weer terugvoer. De mattenjachtjes daarentegen volstonden met twee man, schipper en knechtje, met daarnaast een enkele maal voor een vaart bij ruw weer een knecht.

Een loopbaan van 'knechtje' op twaalf en 'knecht' op achttienjarige leeftijd schijnt normaal, terwijl een man tegen de dertig liep alvorens hij zelf schipper werd. Alle schippers waren als knechtje begonnen, bijna steeds of bij vader of oom, soms bij grootvader of oudere broer, zelfs wel bij een schipper, die later zijn schoonvader werd! Werd het knechtje langzaam aan knecht, dan zag men om naar een jonger broertje of aankomend oomzeggertje. Werd een schipper oud, dan vestigde hij zich aan de wal, begon misschien nog een winkel (die hij wellicht ook erfde of overnam) of ging leven van zijn rente.

Soms waren dit bescheiden inkomsten uit scheepshypotheeken of huren van huisjes, maar sommige van de Poorters althans hadden aandelen in de zoutindustrie van Loos. In dit opzicht wijkt deze schippersfamilie van de andere geslachten af; zij hebben meer dan honderd jaar lang in een continue relatie gestaan tot de 'grootindustrie' van het stadje, een relatie die misschien verklaard kan worden uit een veronderstelde pseudo verwantschap, gebaseerd op het huwelijk van de stamvader met de jonge weduwe van één van de eerste 'Heren' Loos, in de overlevering 'de keetvrouw' genoemd. Deze relatie, in 1795 begonnen, overleeft het bestaan van de zoutnering (1898) en duurt tot 1924, wanneer ook de houtzagerij van Loos wordt opgeheven. De relatie zelf vertoont vele verschillende gezichten, variërend van zetschipper in maatschap (of knechtje en knecht) tot 'keetbaas' (een tussenpositie tussen 'opzichter' en 'directeur' en mogelijk zelfs 'beherend vennoot') en van aandeelhouder tot zogenaamde 'vaste relatieschipper'.

De geschiedenis van het 19e eeuwse geslacht toont vele voorbeelden. De stamvader Pieter I was, denkkelijk in zijn laatste levensjaren, 'keetbaas' na 'waterschipper' te zijn geweest. Zijn zoon Lourens I voer zestig jaar lang op het waterschip, terwijl twee van diens zoons, Pieter II en Jan I, bij tijd en

wijle 'keetbaas' waren. Zijn zoon, Frans I, was alvorens mattenschipper te worden, eveneens zetschipper op het waterschip geweest en het is bekend, dat het faillissement van de zoutkeet in 1898 ook hem, als aandeelhouder, dupeerde. Wanneer tenslotte in de laatste twee maritieme generaties de Poorters het grote veer op Amsterdam in handen hebben, zijn zij de vaste houtschippers van de laatste generatie van het industriële geslacht Loos, dat zich na (aanvankelijk: naast) de zoutwinning in 'het hout' begeven had.

Was de waterschipper maar 'ondernemer' in beperkte zin hij had als partner schipper een aandeel in de winst, hij voer dus 'op deel' heel anders stond het met schippers eigenaars van de mattenscheepjes. Zij waren handelaars te water, baas op het eigen 'neerjachtje', een naam die de meest eigenlijke functie beter weergeeft dan 'mattenjachtje', want de mattenhandel vormde maar een deel, zij het dan kennelijk het meest spectaculaire deel, van 'nering'.

De bloeitijd van de Blokzijlder mattenschipperij ligt in de 19e eeuw; het handelsgebied bestrijkt dan vrijwel heel Nederland. Wat het tijdsaspect betreft, komen matten en zoutnering wel overeen; in ruimtelijk opzicht ligt de zoutvaart evenwel veel dichterbij beurtvaart en houtvaart. Het 'waterschip' 'laadt' immers zout water (men liet het vollopen) ten noorden van Enkhuizen, het vaart naar Blokzijl (men pompte het leeg) om vervolgens van tijd tot tijd als 'zoutschip' de zakken zout in lading te nemen voor het vaste afzetgebied aan de Zuidwal, in Nijkerk, Harderwijk en Elburg. De kleine afnemers elders werden per beurtschip bediend. Het wingebied ligt vast vanwege de zilte van het water, de afzet wordt evenwel bepaald door handelsrelaties. Ook voor het hout gelden beide: het eerste omdat het uitlandse hout altijd uit Noord Holland kwam, of het nu door balkenjager of beurtschip werd aangevoerd. De afzet van het gezaagde hout hing daarentegen weer van relaties af.

In de beurtvaart hebben de Poorters een belangrijke rol gespeeld. Welke beurtveren er waren hebben we al gezien, althans sinds het laatste kwart van de 19e eeuw. Maar ook vóór 1879, het eerste jaar waarvoor de gemeente verslagen bewaard zijn, waren er al beurtschippers. Klaas I Poorter had immers lang voordien reeds het veer op Leeuwarden en Lourens II was beurtman op Kampen vóór 1860. De veren op Steenwijk, Kampen en Amsterdam gaan ongetwijfeld tot de 17e of 18e eeuw terug. Alleen over het veer op de hoofdstad zijn we tamelijk goed ingelicht, althans voor de latere jaren. In 1896 kocht Frans II Poorter de paviljoentjalk *Koophandel*, metende tachtig ton, van Klaas de Boer in Kampen. Dit is vermoedelijk het oude beurtschip van Kampen op Amsterdam (of op Blokzijl?) geweest, maar de nieuwe eigenaar gebruikte het op het beurtveer Blokzijl Amsterdam, waarvoor hij concessie had verworven. Of dit schip oorspronkelijk eigendom was geweest van zijn oom, Lourens II, is onbekend; een tjalkje van dertig, veertig jaar gold niet als èrg oud.

In 1904 werd de Koophandel evenwel verkocht en een nieuw schip, een klipper met zeil en motorvermogen (de Koophandel II) besteld in Vlaardingingen, een stad in het mattenland van Buisman, met wie Frans verzwagerd was. Dit schip mat 76 ton netto en 102 bruto en had een machine van 24 pk. Onder Frans III en, laatstelijk onder Klaas II, heeft het nog tot 1933 op Blokzijl gevaren. Daarna is het naar Deventer verkocht. In 1965 voer het nog.

Het beurtveer op Amsterdam had eigenlijk een concessie voor "Steenwijk naar Rotterdam, met tussenliggende plaatsen" maar in feite voer het eens per week Steenwijk Blokzijl Amsterdam, en wel op Zaterdag, terwijl de Steenwijker beurtschipper Visscher hetzelfde veer voer met een tjalk met hulp motorvermogen (later met een stoombootje) maar dan op Woensdag. Tussen beide veerdiensten bestond een 'pool overeenkomst' tegen 'de helft van de winst', alhoewel de Steenwijker concessie niet voor Blokzijl gold. Een derde concurrent was het veer van Van der Lei, eveneens onderhouden met een motortjalk. De veerbootjes van de binnenwateren, te weten de beide stoombootjes van Keur (de Blokzijlder Stoomboot Maatschappij) op Zwolle - we spreken nu over de jaren rond de eeuwwisseling - of het motorsloepje met zeiltuigje op Kalenberg van Doeve, of het motorbootje van Slump op Sneek, noch ook het beroemde 'bootje van Joontjes', ic de twee stoombootjes op Steenwijk en Ossenzijl, liepen ooit in zee. Alleen het kleine zeepuntertje (of was het een schokkertje?) van Dragt, dat als beurtscheepje op Vollenhove voer (aansluitend op het veer van Poorter) was ook een echt scheepje voor de vaart buitengaats.



Het mattenjachtje van Klaas Buisman voor de wal te Diemen (ca. 1895).



De inwoners van Blokzijl hebben vroeger veel gedaan aan huiswerk, vooral mattenvlechten was een beroep dat hier uitgeoefend werd. De gemaakte matten werden per kruitwagen of hondekar bij de boeren uitgevent. Deze unieke foto van het echtpaar Toby geeft ons nog een beeld van die tijd. Het was in de negentiende eeuw.



Uitventen van matten per kruitwagen.

Het voornaamste kenmerk van het beurtschip was regelmaat: de verscheper wist ten naaste bij wanneer zijn goederen ter bestemming waren. Later werd de regelmaat minder, vooral nadat het aandeel van het stukgoederen vervoer, immers naast dat van passagiers en levende have de eigenlijke bestaansreden van de beurtveren, relatief afnam en de nevenfuncties belangrijker werden. Voor het veer van Poorter was dit, zoals we zagen, het vervoer van gezaagd hout voor Loos. Maar het beurtschip voer daarnaast nog een beetje koopvaart voor eigen rekening, of, in time charter, voor derden. Een heel eigen, een vierde, functie was echt Blokzijls: de drie 'grote schepen' van Blokzijl, die van Poorter, Vellinga en ten Napel, waren moederschepen als het ware voor de negotieschippers van de kleine mattensnikken, die zelf niet voldoende zeewaardig waren. Deze snikken maten twaalf tot veertien ton en verschilden van de jachten hierin, dat de schippers in de biezen omzoomde binnenwateren zelf de biezen sneden, die grondstof waren voor de Blokzijlder mattenindustrie. De jachtschippers kochten daarentegen alleen het eindprodukt. Wel waren beide evenzeer negotieschippers en hadden beide hun markt overzee, maar terwijl de jachtschippers hierin onafhankelijk waren, waren de snikkenschippers aangewezen op zeewaardiger schepen voor vervoer overzee naar de afnemers in het 'mattenland', zichzelf en het gezin inclusief. Zo nam de 'balkenjager' de Zandbergens mee naar Alkmaar en zo vervoerde Poorter de Toby's (met hondekar en hond) naar Wormerveer: vormden de Zandbergens dus de 'retourlading' van ten Napel (westwaarts na het lossen van hout, huiswaarts na het overvaren van hooi naar Holland), de Toby's waren 'levend stukgoed' van de beurtman Poorter. Op deze wijze werd ook Pander aanvankelijk naar Holland vervoerd.

De regelmaat van het beurtschip was, althans naar het dictaat der herinnering, als die van een klok. Vrijdags om 16 uur voer het van Amsterdam, dan 'sliep' men voor Durgerdam, om bij het krieken van de ochtend naar de Oostwal te zeilen, een vaartijd van zeven uur bij gunstige vaart, omstreeks tachtig kilometer 'van vuur tot vuur'. 's Zondags bleef men in Blokzijl om daarna door te varen op Steenwijk.

In een enkel opzicht had de mattenschipperij wel iets van de beurtvaart. Lijkt het al op het eerste gezicht een wilde vaart, zonder enige regelmaat, althans in termen van de weekkalender, bij nadere beschouwing blijkt het een uiterst regelmatig gebeuren tegen de achtergrond van de seizoenen. Dit typisch Blokzijlder bedrijf was namelijk duidelijk gebonden aan een eigen schipperskalender, waarin 'Vrouwedag' het begin was van het nautische jaar, een kalender, die sterk aan die van de Hanze doet denken. In het zuiden des lands is 'Vrouwedag' de gebruikelijke aanduiding voor Maria Hemelvaart op 15 augustus, maar in het overigens door en door protestantse stadje aan de Zuiderzee was het de algemene benaming voor Maria Lichtmis op 2 februari. Ook in de 17e eeuwse gildencalender van de timmerlieden was die datum al van belang: op Vrouwedag werden de gildemeesters gekozen en de vier kwartalen liepen door vaste coördinaten: van 2 februari tot Gregorius (op 12 maart), van Gregorius tot Lambertus (op 17 september), dan tot Simon en Judas (28 oktober) en vervolgens weer tot Lichtmis. Maar bij de schippers was er na de vaste startlijn minder vastigheid: het eerste seizoen liep tot Biddag, een dwaalster immers in de kalender en dus aanleiding tot wisselende lengte van het 'eerste kwartaal'.

Op Vrouwedag begint de handelsactiviteit; de knechten worden, werk of geen werk, ingehuurd; het stuwen van de lading begint; de scheepjes worden zeilree gemaakt. Daarvóór was er al wel aandacht voor het schip, maar het beperkte zich tot teren en breeuwen en verven en eventueel tot hellingen en kleine herstellingen. Het "moest er piekfijn uitzien", "wie er het mooist maar uitzag"; plezier in kleur gepaard aan een gemoedelijke wedijver.

Na Biddag voor gewas en zeevaart, altijd de tweede Woensdag in maart, (en dus een soort protestants equivalent voor St.Gregorius) koos de hele vloot zee en in de komende weken lag de Kolk zo goed als verlaten. Het nu volgende 'grote' of 'mattenseizoen' liep tot Pinksteren. Ook al duurde het dus maar enkele maanden, het gaf toch zijn naam aan de op zichzelf veel gevarieerder nering, het bepaalde ook de naam van het type schip. Toch voeren de jachtjes de rest van het jaar rustig door en de schippers zetten hun handel voort zonder dat er na Pinksteren nog van mattenhandel in het 'mattenland' sprake was. Dit 'mattenland' was niet het land van oorsprong, waar de matten werden ver-

vaardigd, maar juist het land van afzet en voor ieder individueel jachtje verschillend. Alleen dit hadden alle 'mattenlanden' gemeen, dat de verkoop er viel tussen Biddag en Pinksteren of, prozaïsch gezegd, in de tijd van de grote schoonmaak. Al deze afzetgebieden waren het uitsluitend domein van één schipper. Waar meerdere mattenlanden elkaar overlaptten, of zelfs samenvielen, zoals uiteraard in een volkrijke stad als Amsterdam, daar was dat bij onderlinge afspraak. Zo zaten tot laat in de lente de Zandbergens in Alkmaar en de Toby's in Wormerveer; zo lag Buis in Scheveningen, Buisman in Vlaardingen, Poorter in Harderwijk⁷.

Het lijstje van mattenlanden dat volgt, is gebaseerd op herinnering. Het is dus niet bedoeld geheel compleet te zijn. Wel geeft het in grote trekken het gebied van de Blokzijlder negotie aan in de matentijd, ook al worden vele grote plaatsen niet vermeld en al missen we in deze schets de namen van Nekeman, Mastenbroek, Spitse of Van de Velde, samen met andere welbekende namen in het schippersgilde.

Wanneer we dit lijstje bezien, moeten we ons er wel voor hoeden er gelijktijdigheid in te willen lezen. De herinnering van oude mensen (en hierop is het gebaseerd) neigt tot telescopie: wat nu voor hen één en dezelfde schipper schijnt, kan in werkelijkheid slaan op vader en zoon, of, als zij al gelijk hebben, op een schipper in zijn jonge en in zijn oude jaren. In het algemeen kan evenwel gezegd worden, dat het ten naaste bij op de jaren kort voor de eeuwwisseling (1800 naar 1900) moet slaan.

Schipper	Mattenland	Schipper	Mattenland
Buis	Scheveningen	Poorter	Anna Paulowna
Dam	Den Haag		Wieringen
De Jonge	Willemstad		Urk
	Klundert		Alkmaar
	Maassluis?		Harderwijk
De Boer	Rotterdam		Nijkerk
	Alphen	Scheer	Amsterdam
	Bodegraven		Noorderkwartier
Engelsman	Arnhem	Schimmel	Tiel
	Wageningen	Jan Spijker	Maassluis
Fhaner	Sneek		Westland
	Leeuwarden	Pieter Spijker	Amsterdam
Keur	Meppel		Den Haag
	Utrecht	Toby	Wormerveer
Meijering	Rijnsburg	Van den Berg	Groningen
	Leiden	Van Dijk	Zwolle
	Alphen	Warner	Alphen
	Westergo		Woubrugge
Pander	Den Haag	Zandbergen	Hoogeveen
	Amsterdam		Alkmaar

Hoezeer het ten onrechte is, wanneer men er uit zou willen besluiten, dat het hier om een statische toestand ging in plaats van om een dynamisch evenwicht van afspraken, claims en afzien van claims, blijke uit het volgende detail.

Frans I Poorter heeft aanvankelijk als waterschipper gevaren, daarna als mattenschipper, daarna weer als waterschipper (terwijl één van zijn zoons als zijn 'zetschipper' op het mattenjacht voer) om tenslotte weer zelf op het mattenjacht te gaan varen en wel nadat diverse zoons hun eigen matten-scheepjes hadden gekregen. In de eerste periode lag zijn mattenland in Urk, Wieringen, Kolhorn,

⁷ En J. SPIJKER in Maassluis en P. SPIJKER in Amsterdam (de grootvader van de samensteller van de genealogie SPIJKER).

Anna Paulowna en Nijkerk. In de tweede periode stond hij Nijkerk en Kolhorn aan zijn zoon Pieter af, wiens mattenland zich tevens uitbreidde met Harderwijk en later met Schagen. Zijn zoon Teunis 'erft' Schagen, breidt dat uit met Alkmaar en verwerft Kolhorn van zijn broer Pieter, die Nijkerk en Harderwijk behoudt. Van Urk en Wieringen horen wij verder niet, maar de Poorters hebben hun vestigingen in Alkmaar, Schagen, Nijkerk en Harderwijk behouden en zelfs uitgebreid met Vlaarding, wat oorspronkelijk tot het mattenland van Buisman werd gerekend. Navraag bij andere schippersfamilies zou zonder twijfel tot meer van dergelijke gegevens leiden. Ik wil evenwel met dit ene voorbeeld volstaan.

In het 'grote seizoen' lagen de Blokzijlder jachten dus in hun mattenland. Na Hemelvaart, maar zeker na Pinksteren, begon een rustelozer bestaan en kon men ze kris kras door Nederland zien varen, alle volgens een eigen patroon, gebaseerd op de individuele handelsrelaties van iedere schipper, relaties die soms geërfd waren van vader of oom, of afhankelijk van familiebanden van vrouwszijde, of die met een tweedehands schip als het ware al in de koop waren besloten geweest. Vaak ook bouwde een jonge schipper zijn eigen relaties op en ontwikkelde een eigen type van handel.

Lag in het voorjaar de Kolk dus verlaten omdat de jachtjes in het mattenland verbleven, ook de zomer zag maar sporadisch een scheepje de thuishaven binnenvallen de beurtman, de balkenjager en de waterschipper natuurlijk uitgezonderd. Toch was de haven allermintst stil, want Blokzijl als haven voor het Overijsselse achterland had juist in de zomer de grootste scheepsbeweging. Sterker nog, er bestaat zelfs een duidelijke tegenstelling: hoe voller de Kolk (in de winter namelijk), hoe stiller de sluis en omgekeerd. Er zijn uit de statistieken uiteraard, gezien tegen de lokale achtergrond van Blokzijl, wel interessante dingen af te lezen: het wekelijkse ritme bijvoorbeeld, of de aankoop van een nieuw schip, of de dag waarop een mattenschipper zijn jachtje voor het hellingen naar binnen voer (wat trouwens niet ieder jaar gebeurde), maar al deze details verhelderen het beeld niet noemenswaard. Wat ons tot zoverre ontbreekt is een beeld van het schippersjaar van de 'Blokzijligers' zelf. Dat beeld wordt ons in het volgende geschetst, waarbij we terugkeren naar de familie Poorter.

Het mattenland van Frans I lag we hebben het al gezien in Urk, Wieringen, Schagen en Anna Paulowna. Hij had in zijn jongere jaren, evenals zijn vader, als zoutschipper gevaren en daarbij de Zuidwal als afzetgebied gehad. Geen wonder dus dat in de volgende generatie Pieter IV, die eerst (vanaf 1872) als knechtje bij mattenschipper Klaas Buisman had gevaren, voor de opbouw van een eigen mattenland in dezelfde richting keek als het voorgeslacht. Hij vond een markt voor zijn in 1888 gekochte jachtje, de *Op Hoop van Zegen*, in Nijkerk, Harderwijk en in Kolhorn, de plaats waar zijn overgrootvader was geboren. Tien jaar later vestigde hij zich in Harderwijk aan de wal en in 1900 werd het jachtje aan Zandbergen verkocht. Aanvankelijk had hij zijn broer Lourens als knecht, later het jongere broertje Hendrik, terwijl zijn broer Teunis hem opvolgde als knecht bij Buisman. Frans tenslotte, die een dochter van Buisman trouwde, was inmiddels beurtschipper geworden. Teunis, zelf ouder geworden, kocht ook een mattenjachtje, de Dankbaarheid van 33 ton, later, rond 1900, vervangen door een iets groter ijzeren tjalkje. Zijn mattenland lag in Schagen en Alkmaar. Hij was een van de laatste mattenschippers, die zijn tjalkje verkocht (in 1916 naar Harderwijk het voer nog jaren als houtscheepje bij Teunis den Herder), om zich metterwoon te Alkmaar te vestigen.

Voor de *Op Hoop van Zegen* begon de vaart op het mattenland altijd met de oversteek naar Harderwijk, waar ligplaats werd gekozen van medio maart tot de week na Pasen. De omvang van het afzetgebied werd beperkt door de afstand die schipper of knechtje met de kruiwagen per dag heen en terug kon afleggen, al nering doende. Hier lagen de grenzen dan ook bij Nunspeet en Putten (respectievelijk veertien en tien kilometer van Harderwijk).

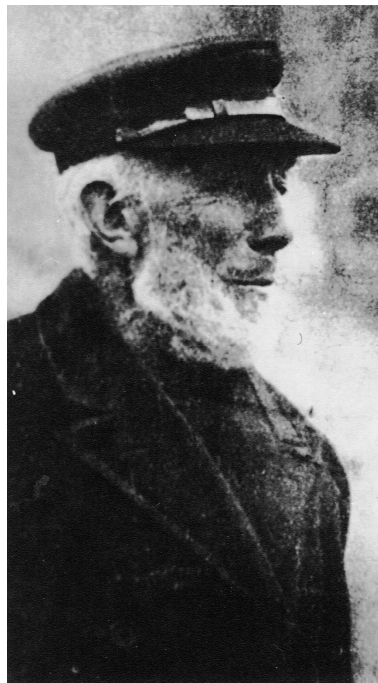
Na Pasen, dus meestal in april, stak men dan weer in zee op weg naar Kolhorn, waar een mattenland van gelijke omvang lag. Met Pinksteren moest de voorraad verkocht zijn en de mattenhandel kwam dan tot stilstand. Op Hemelvaartsdag, tien dagen tevoren, eindigde het krediet dat de schippers vanaf het nieuwe jaar bij de groothandel hadden gehad en op die vaste donderdag togen vele schippers met welgevolde buidel naar Amsterdam of elders om hun rekeningen in baar geld te voldoen. ("Ik herinner me nog hoe vader met een zak vol gouden tientjes naar Amsterdam ging" dat moet omstreeks 1900 zijn geweest).



Pieter Spijker - Xb
* 26-12-1846
† 9-1-1917
Mattenschipper



Jan Spijker - Xc
* 18-6-1851
† 23-11-1919
Mattenschipper



Dirk Spijker - Xf
* 13-1-1856
† 14-5-1935
Vrachtschipper

Pieter Spijker - 11^e generatie
* 13-1-1856
† 14-5-1935
Vrachtschipper

Jacob Spijker - 11^e generatie
* 7-9-1891
† 16-8-1973
Vrachtschipper



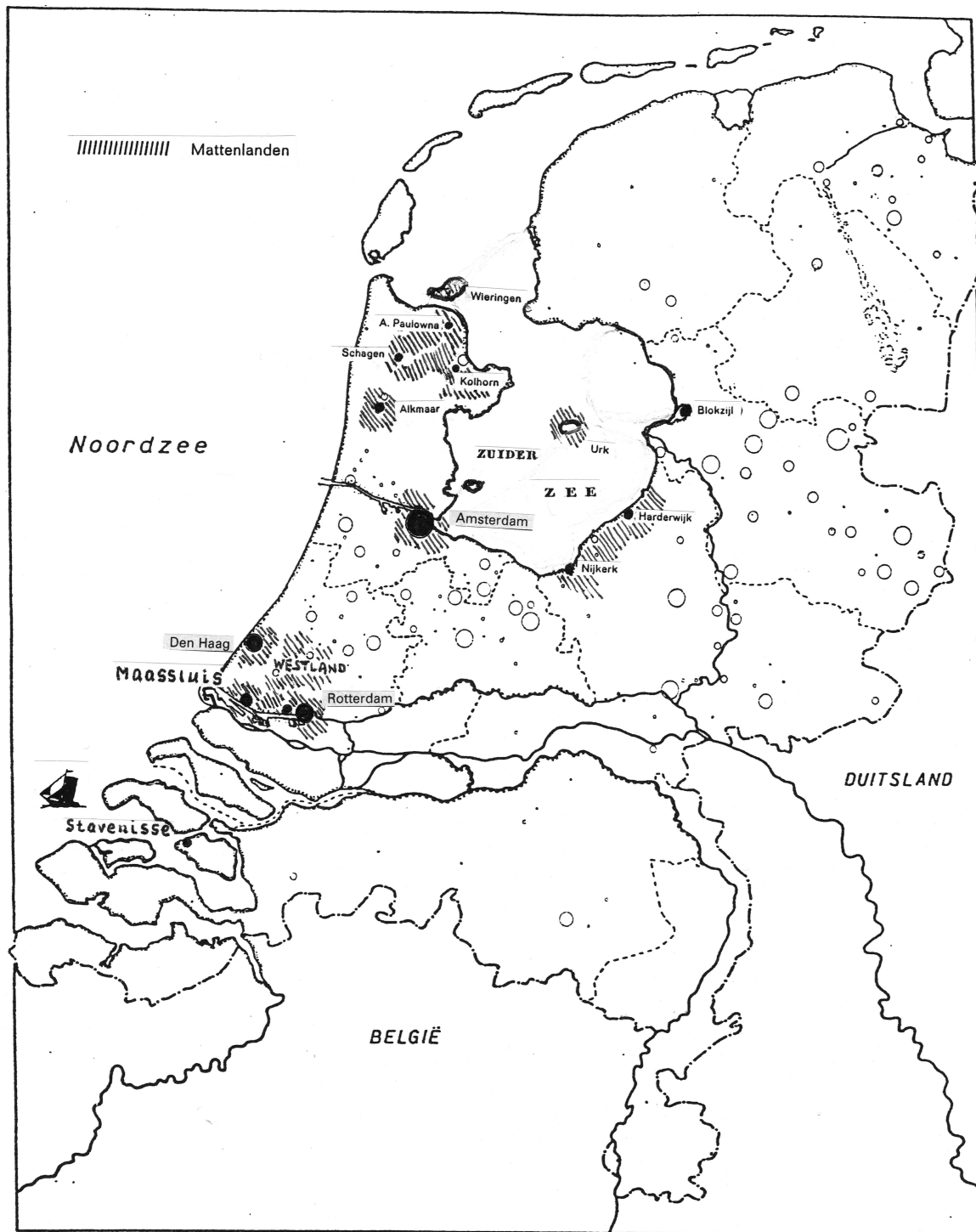
Een nering schipper zou geen koopman zijn geweest, wanneer hij nu met een leeg scheepje naar de Oostwal zou zijn teruggekeerd. Het verbaast ons dus niet te vernemen hoe schipper Poorter kaas en boter kocht en met deze koopwaar terugzeilde naar Blokzijl. Zijn vader, Frans I, placht op gelijke wijze met Noord Hollandse kaas vanuit Edam naar Urk en naar Harderwijk te zeilen. Eind mei, begin juni lag zijn jachtje dus weer in de thuishaven, na bijna drie maanden afwezig te zijn geweest, met gezin en al, ook al bleven schoolgaande kinderen vaak te Blokzijl aan de wal en al hadden sommige oudere vrouwen een voorkeur om thuis te blijven of om desnoods hun man over land te volgen. In deze zelfde tijd kwamen ook de snikschippers (Toby met gezin en hondekar als retourvracht met de beurtman; Zandbergen met het hooischip) naar het stadje terug, zodat de levendigheid van de winter scheen weeromgekeerd.

De verkoop van kaas en boter ging vlug in zijn werk, evenals het innemen van nieuwe lading, voor Poorter altijd bestaande uit 24 kubieke meter (een volle lading) gezaagd hout van de molen van Loos. Dit verkocht hij te Harderwijk, steeds op een zaterdag, op een publieke verkoping. Deze houtvaart op Harderwijk in juni vond meestal tweemaal plaats, maar de tweede maal was het geen retourvaart, weerkerend naar Blokzijl. Nu werd op een veiling van de domeinen een lading oud hout gekocht (meestal van de kazernes en barakken afkomstig; Harderwijk had een groot garnizoen) met bestemming de kleine dorpen aan de IJssel, met name Welsum. Hier lag het jachtje dus in de eerste helft van juli. Wanneer de vroege appels en peren rond het dorp rijpten, kocht de schipper een volle lading (150 mud) hard fruit, waarvoor hij gewoonlijk afzet had in Sneek. In sommige zomers maakte hij twee van zulke reisjes, maar globaal genomen lag hij de maand augustus toch in Friesland voor de wal. In Sneek kocht hij in september tabak bij Jacob Fortuin en in Menaldum wortelen, aardappels en koolrapen, die aan vaste klanten - hier drie, daar vijf mud - in Harderwijk en Elburg werden verkocht. Daar ging de maand oktober mee heen en ook vaak november, althans wanneer de handel goed was en een tweede scheepsloading uit Friesland kon worden gehaald.

De laatste reis, zo rond Sint Nicolaas, was dan de thuisreis: van de Zuidwal eerst Friesland weer in, vervolgens weer om de Zuid, opnieuw volgeladen met aardappels bestemd voor Blokzijl, om ten leste af te meren in de Kolk na vijf maanden 'kleine handelsvaart'. Tegen Kerstmis was het ruim leeg en werd het schoongemaakt. Het gezin, al drie maanden eng behuisd in het roefje, betrok nu het ruim. Hier woonde men de veertig dagen van Christus' geboorte tot Maria zuivering. Dit waren de gezellige weken, alle scheepjes weer thuis in winterlaag en ieder ruim behuisd, met ruimte voor vele bezoeken over en weer, tot dat met Vrouwedag het nieuwe schippersjaar begon, het schip gehellingd en uitgerust en, in de loop van de februari maand, gestouwd met nieuwe lading voor het nieuwe matenseizoen.

Wanneer wij tenslotte nog stilstaan bij het verdwijnen van deze, in onze ogen haast knusse, maritieme maatschappij, dan ligt het voor de hand in de eerste plaats verband te zien met conjunctuur veranderingen en technologische ontwikkelingen. Het laatste zal, naast incidentele omstandigheden, het einde van de zoutziederij, en daarmee van het waterschip zijn geweest. Ook de beurtschepen moesten één voor één verdwijnen. Eerst op de korte, dan ten leste ook op de lange afstand ruimden zij het veld voor de stoomtram (die zelf maar een kort leven was beschoren), de spoor en de wegverbindingen. De mattenschippers verdwenen één voor één en in een snel tempo rond de eeuwwisseling, niet om in andere takken van vervoer, en met name de zeevaart of de binnenvaart een bestaan te zoeken, maar om zich te vestigen als walbewonende middenstanders in groot of kleinhandel ver weg in hun mattenland, waar de meeste van hen tot grotere welvaart kwamen dan in Blokzijl het geval zou zijn geweest. Het einde van de negotieschipperij kan ons, gezien tegen de algemene achtergrond, niet verbazen: deze vorm van bestaan had zijn tijd gehad.

Wat ons veeleer verbaast is het plotselinge einde van de maritimiteit van het stadje, of juister gezegd, van de maritieme activiteit van de vele schippersgeslachten. Van sommige onder hen staat de zeevaardigheid op zijn minst voor vier of vijf generaties vast: vijf voor Poorter, Nekeman, Engelsman, Buis en Visser, ten minste vier voor Snoek, Buisman, Keur en Keuter en voor Mastenbroek, Spits, van der Velde en de Jonge. Waarom verdwijnen zij stuk voor stuk van het water? Het antwoord hierop houdt mijns inziens verband met de aard van hun maritiem bestaan.



Mattenlanden. De Blokzijliger mattenschippers hadden verschillende verkoopgebieden. Zo voeren de Poorters naar de kop van Noord-Holland met het eiland Wieringen, Urk en de Zuiderzeekust van Nijkerk tot Harderwijk. Anderen gingen naar Friesland. JAN SPIJKER voer op Den Haag, het Westland, Rotterdam, Vlaardingen en Maassluis, Pander op Amsterdam en Den Haag, terwijl PIETER SPIJKER zijn mattenlanden eveneens had in Amsterdam en Den Haag en omstreken. Van hier voer men dan naar Stavenisse op het eiland Tholen om aardappelen te laden.



Blokzijler mattenschippers liggende in de Heerengracht te Den Haag.



*Originele mattenkruiwagen met biezen mat,
staande in het Historisch Museum te Blokzijl*



Mattenschippersrace. Elke laatste zaterdag van april wordt in de Kop van Overijssel de Mattenschippersrace gehouden. Klassieke platbodems melden zich dan in Blokzijl aan de start voor een 'kleintje Strontrace', zoals de Mattenschip-persrace ook wel wordt genoemd. Zeilen, bomen en jagen zijn de enige toegestane vormen van voortbewegen. Dat stelt zware eisen aan het vakmanschap van schippers én bemanning: wie de uitdaging aandurft kan zelfs aanmonsteren als opstapper! (toegevoegd 2020).

Hoewel zij mattenschippers worden genoemd, schippers dus gekenmerkt door een bepaald soort handel, zijn ze toch vooral en in de eerste plaats varende kooplieden, weliswaar wonend aan boord van hun schepen en ligplaats kiezend in eigen of vreemde haven, eerder dan zwalkers op het woelige water. Hun scheepjes waren daarvoor ook te veel “maar spanen doosjes”.

Hoezeer zij verschilden van beurt of waterschipper toont ons een eenvoudige vergelijking. De beurtschipper maakte in het algemeen de lange oversteek tweemaal per week, zodat hij ruwweg tweezevende deel van het jaar, dat is honderd dagen, op het wijde water was. In die tijd zal hij in totaal tien à twaalfduizend kilometer buitengaats gevaren hebben. Zo ook de waterschipper. Aan nemende dat hij eens per week zout water laadde en eens per maand naar de Zuidwal voer, valt hij in dezelfde orde van beverenheid. De mattenschipper daarentegen is een veel minder beveren man. Zelfs wanneer wij de (uit hoofde van de ligging van het mattenland) meest bevarene onder hen in ogenschouw nemen, is hij eerder amfibisch te noemen dan maritiem. Bezien we immers het schippersjaar van Pieter IV Poorter, dan legt hij niet meer dan de volgende zeetrajecten af:

4 x Blokzijl - Harderwijk (of omgekeerd), 4 x Lemmer - Harderwijk (of omgekeerd), 1 x Harderwijk - Kolhorn, 1 x Kolhorn - Blokzijl, 2 x Elburg - Harderwijk, 1 x Ketelmond - Lemmer, 1 x Lemmer - Blokzijl

Al met al zijn dit hooguit veertien oversteken met een gezamenlijke vaarlengte op open water van nauwelijks meer dan duizend à twaalfhonderd kilometer. Veertien dagen op zee in een heel jaar is niet veel, noch in absolute zin, noch ook in vergelijking tot de honderd dagen van broer, neef of verre verwant, die op de beurtman voer.

De waardering van de beurtschipper voor de balkenjager ten Napel (“hij wou nooit liggen”) is zo naast die van de mattenschipper (“een woeste zeiler”) zeer wel te begrijpen, evenzeer als de bijnaam van ‘Oude Waterleeuw’, die door de mattenschippers aan Frans I Poorter, de vroegere waterschipper, nog op zijn oude dag in het gilde werd gegeven. En ook de wat denigrerende constatering dat de mattenjachtjes “maar spanen doosjes” waren, komt ons nu uit de mond van bevarener schippers niet zo vreemd meer voor. Geen wonder dan ook dat de beurtschipper aan het gilde het tienvoudige betaalde van de contributie van de mattenschipper.

Onze aanvankelijke verbazing was dus niet zeer terecht. Blokzijl was inderdaad een schippersstadje, maar het werd tegelijk gekenmerkt door wat in meer dan één zin kan worden verstaan als: maritimitéit in miniatuur. Het schippersgilde, dat in de eerste plaats reddingsmaatschappij was geweest uit ijs en storm, had in deze gemeenschap dan ook op den duur geen plaats meer.

Op één der allereerste vergaderingen in de uitgaande (19e) eeuw wordt dit mede als argument voor de opheffing aangevoerd, met de woorden: “..... dat de meeste der thans bestaande leden zeer waarschijnlijk nimmer in het ijs zouden komen, daar een gedeelte in de binnenwateren voer (waar het ijs dus geen ramp kon betekenen) en een ander deel in het najaar in het geheel niet in de vaart kwam.....”

Aldus werd, op de eerste Vrouwedag van de nieuwe eeuw, het gilde opgeheven. Alleen de Poorters hadden tegengestemd.

Enkhuizen, 1969
Overgenomen uit
Schippers van Blokzijl
door Dr. A.H.J. Prins

Als alles verloren is dan rest ons nog de toekomst.

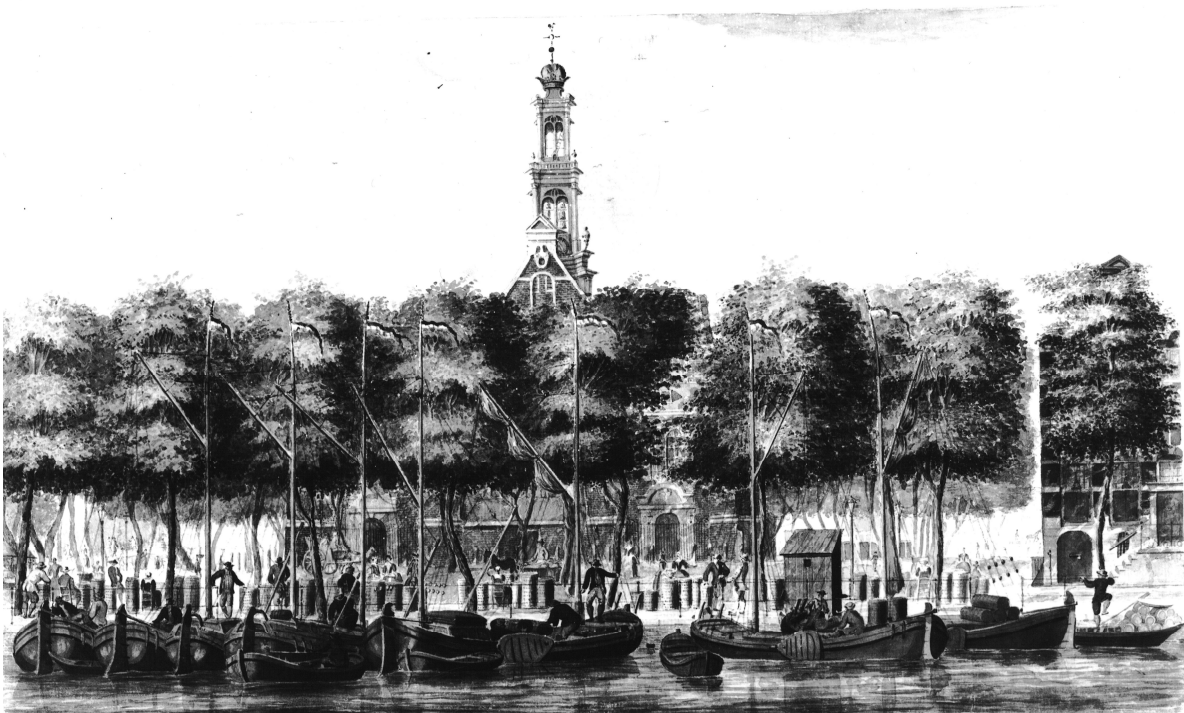
Bovee

Rieten vloermatten

In het Gemeente Archief van Amsterdam aan de Amsteldijk bevindt zich een ingekleurde prent voorstellende de Westermarkt voor de Westerkerk, hoek Singel, met in het water van de Rozengracht (lang geleden gedempt en sinds die tijd Raadhuisstraat geheten) diverse binnenvaartschepen.

Op de Westermarkt werden in de 18e eeuw drie keer per jaar rieten vloermatten verhandeld. Deze werden met beurtschepen aangevoerd over de Zuiderzee en moeten dus zeker afkomstig zijn geweest van matterijen in Genemuiden, Blokzijl of andere plaatsen in dit gebied.

Deze handelaren waren dus voorgangers van de latere mattenschippers, die de weg voor de afzet van matten in Amsterdam en wellicht andere plaatsen in Holland reeds hadden gevonden.



De Westermarkt in Amsterdam omstreeks 1750 door Pieter van Liender (Historisch Topografische Atlas Gemeentelijke Archiefdienst, Amsterdam)

De walvisvaart

Het staat vast, dat men in Blokzijl in de 17e eeuw, vooral in de tweede helft, ook de walvisvaart heeft bedreven. De berichten die Heemskerck en Barentsz in 1596, na hun overwintering op Nova Zembla, inzake de Groenlandse walvissen doorgaven, veroorzaakten een explosieve ontwikkeling voor de walvisvaart. Vooral nadat in 1642 het octrooi (bevoegde macht) van de Noordse Compagnie werd beëindigd, leefde de walvisvaart op Groenland en in de baai van Spitsbergen sterk op.

Hoewel over de omvang van de Blokzijler walvisvaart weinig bekend is⁸, blijkt dat de stad er toch actief aan heeft deelgenomen. Zo verleende de Ridderschap en Steden op 6 april 1660 aan de Groenlandse Compagnie van Blokzijl drie jaar vrijstelling van tol. Ook uit de geschriften van het Weeshuis blijkt dat veel weesjongens ter walvisvaart gingen.

Bij de herbouw van een huizenrij aan de Kuinderstraat vond men een walviswervel van ongekende afmeting. De naam Groenestraat (eerder Schipperstraat, daarna Groenlandschestraat) duidt er eveneens op, alsmede een plek ten oosten van het Noorderdiep, vlak bij de Valse Trog, die het Traannest genoemd wordt en waar de traankokerijen hebben gestaan.

De vaart werd gedaan met zogenaamde fluitschepen, ontwikkeld door de Hoornse scheepsbouwmeester Pieter Jansz Liorne. Opmerkelijke schepen, die in zeileigenschappen alle typen en vaartuigen van vergelijkbare grootte overtroffen en met minder personeel te zeilen waren.

Door overbevissing liep begin 1700 de walvisvangst sterk terug, zodat nieuwe wateren gezocht moesten worden. Blokzijl deed daaraan niet mee. Omstreeks 1950 werden nog walvisribben als weide afrasteringspalen rond Blokzijl gevonden, maar ze zijn met de ruilverkaveling verdwenen.

De samensteller van dit boek heeft geen walvisvaarders uit Blokzijl met de naam SPIJKER gevonden. Trouwens geen van de voorvaders uit de genealogie SPIJKER uit Blokzijl hebben hieraan deelgenomen.

Wel werd in een boek over de walvisvaart een aantal SPIJKERS gevonden, die als commandeur op een walvisvaarder hebben gevaren in de jaren 1700 – 1766, met een opgave van het aantal gevangen walvissen.

De vestigingsplaatsen van de rederijen waren echter alle in Noord Holland, te weten Zaandam, Westzaan, De Rijk en Amsterdam. Veel commandeurs kwamen uit Den Helder en Huisduinen. Onderzoek in het Rijksarchief van de provincie Noord Holland in Haarlem heeft aangetoond, dat in deze provincie veel SPIJKERS hebben gewoond en nog altijd wonen.

Het zou derhalve mogelijk kunnen zijn, dat een voorvader van deze walvisvaarders eveneens vanuit het zuiden naar de noordelijke Nederlanden is gevlucht, niet is doorgegaan naar het oosten van het land (Hasselt/Vollenhove/Blokzijl), maar zich in de provincie Noord Holland heeft gevestigd. Nader onderzoek zal moeten bewijzen of deze veronderstelling juist is.

⁸ In het maandblad *Amstellodamum* van maart 1957, 44e jaargang, staat vermeld onder het hoofdstuk 'Rederij ter Walvisvaart', dat in het eerste halfjaar van 1661 42 walvisvaarders (schepen) naar Groenland uitvoeren, waaronder één schip uitgerust door kooplieden uit Blokzijl.



Walvisvangst bij Groenland

Naam Commandeur	Vestigingsplaatsen rederijen	Vaarjaren	Gevangen walvissen
Springer de Jonge, Jan	Westzaan	1724	2½
D) Springer de Jonge, Jan	Westzaan	1725-1727	
Springer de Jonge, Jan	Zaandam, De Rijp	1775-1779	15½
		1783-1784	
Springer, IJsbrand	Amsterdam	1702-1703	1
Spijker, Arent	Zaandam	1753-1766	49½
Spijker, Dirk	Westzaan	1711-1728	79½
		1743	
Spijker, Jan	De Rijp	1700-1703	46
		1701-1706	
Spijker, Meyndert	Westzaan, Amsterdam	1709-1712	28½
Spijker, Meyndert	Westzaan	1739-1746	54
		1752-1759	
Spijker de Jonge, Jan	Westzaan	1723-1726	3½
Stint, Jochem	Westzaan	1753-1754	15
Stint, Maarten	Westzaan	1756-1758	
D) Stint, Maarten	Westzaan	1744-1749	22¼
Stint, Willem Maartensz.	Westzaan	1750-1751	
Streecker, Engel Jansz.	Amsterdam	1721-1754	182¾
Strop, Adriaan Cornelisz.	Amsterdam	1738	0
Strop, Cornelis Lourensz.	Nieuwendam	1700-1713	??
		1792-1794	8½
		1797-1798	
Strop, Floris Cornelisz.	Hamburg, Amsterdam	1736-1743	??
D) Strop, Hendrik	Zaandam	1749-1757	12½
Strop, Hendrik	Zaandam	1738	
Strop, Jan Cornelisz.	Amsterdam, Monnikendam, Amsterdam	1733-1767	157¼
Strop, Lourens Adriaansz.	Zaandam, Middelburg	1745-1761	47½
Strop, Teunis Hendriksz.	Alkmaar, Jisp	1701-1710	100
		1713	
		1719	
		1720-1725	
Swart, Frans Jansz.	Zaandam	1700-1712	54¼
D) Twisk, Jan	Zaandijk	1721	vermist
Uyjen, Cornelis van	De Rijp	1748	12½
		1750	
D) Uyjen, Cornelis van	De Rijp	1749	
		1751-1756	
Uyjen, Hilkebrand van	De Rijp	1738-1750	40
Verbeek, Cornelis Jacobsz.	De Rijp	1705-1707	2
Verbeek, Lourens	Amsterdam	1718-1727	24½
Veter, Adriaan	Zaandam	1794	2
Vlieland, Jan Pietersz.	Amsterdam	1762-1765	2½
Vlieland, Pieter	Hamburg	1718-1720	??
D) Vlieland, Pieter	Amsterdam	1721	½
Voogd, Dirk Willemsz.	Rotterdam	1717-1724	16½
Voogd, Hendrik Paulusz.	Amsterdam	1740-1741	7½
D) Voogd, Hendrik Paulusz.	Amsterdam	1742-1743	
Voogd, Jan Hendriksz.	Zaandijk	1701-1702	2
Voogd, Paulus Tijz.	Zaandam	1702	0
Vos, Jan	Alkmaar	1700-1703	15½
Vos, Jan	De Rijp	1765-1766	1
Vroom, Dirk	Amsterdam, Oostzaan	1734-1746	44
Vroom, Jacob	Westzaan	1747-1752	14
Vroom, Jan Jacobsz.	Amsterdam	1723	0
Vroom, Jan Jacobsz.	Rotterdam	1792-1794	5
Vroom, Jan Jansz.	Amsterdam	1703	1

Naam Commandeur	Vestigingsplaatsen rederijen	Vaarjaren	Gevange walvissen
Vuyt, Johannes	Zaandam	1744-1751	35½
Vuyt, Pieter Cornelisz.	Krommenie	1749-1757	27
Walig, Abraham Lourensz.	Zaandijk, Zaandam, De Rijp, Zaandam	1763-1776	119¼
		1785-1794	
		1796-1798	
		1802	
Walig, Cornelis Maartensz.	Westzaan	1752-1761	44¾
		1764-1770	
D) Walig, Cornelis Maartensz.	Westzaan	1762-1763	
Walig, Jan Jansz.	De Rijp	1746-1780	191
		1783-1784	
Walig, Jan Lourensz.	Amsterdam	1777-1780	19½
		1783-1785	
Walig, Jan Simonsz.	Jisp, Zaandijk, Zaandam	1714-1731	157¼
		1733-1738	
		1740-1746	
D) Walig, Jan Simonsz.	Jisp	1732	
Walig, Jan Simonsz.	Zaandam	1773-1780	75
		1784-1792	
		1794	
		1796-1797	
Walig, Lourens Jansz.	Zaandijk	1739-1762	152¼
Walig, Maarten Simonsz.	Zaandam, Zaandijk	1715	4
		1717	
		1718-1719	
Walig, Simon Jansz.	Zaandam, Hoorn	1729-1731	44½
		1700-1708	
		1710	
Walig, Simon Jansz.	Zaandam	1743-1777	191½
Willemsz, Pieter (Haicks)	De Rijp	1700-1717	170½
(van de Helder)			
Wever, Cornelis Pietersz. (de)	Westzaan	1700-1702	5
Wijbrandsz., Fulps	De Rijp	1700-1712	95½
		1714-1724	
Wijbrandsz., Teunis	De Rijp	1705-1707	12
Zielhorst, Hendrik Harmensz.	Monnikendam	1741-1743	7½
D) Zielhorst, Hendrik Harmensz.	Monnikendam	1744	
Zeeman, Pieter	Zaandam	1714-1720	17½
D) Zeeman, Pieter	Zaandam	1721	

163 157

Walvisvangst bij Groenland, uit de 41e bundel van het Historisch Genootschap 'Oud- en Nieuw West-Friesland', bladzijde 229.

Schippersregisters

In het Gemeentearchief van Amsterdam aan de Amsteldijk 67 staan 3 schippers registers, vermeldende verschillende schippers en hun gezinnen met de naam SPIJKER. De boeken zijn gemerkt S.R. 1, 2 en 3 met bijbehorende klapper (1874 - 1892), welke verwijst naar de volgende namen:

Schipper	M/V	Deel	No
Dirk Spijker	man	I	99
Lourens Spijker	man	I	153
Jan Spijker	man	I	65
Gerritje Spijker	vrouw	I	1
Ruth Laurens Spijker	man	I	153
Jacob Spijker	man	I	65
Jan Spijker	man	II	156
Elsje Spijker	vrouw	III	26

N.B. De in deel I en deel II genoemde Jan is dezelfde persoon.

Aantekeningen in de schippersregisters betreffende deze personen

Deel I no. 99

Dirk Spijker	geb. 4-4-1825 Amsterdam, N.H., schipper, ingekomen 1-2-1869, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.
Doetje Visser	geb. 29-7-1833 Leeuwarden, N.H., echtgenote, ingekomen 1-2-1869, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.
Jan Elias Spijker	geb. 15-12-1856 Amsterdam, N.H., zoon, gehuwd 9-8-1882, vertrokken Augustus 1882 (zie register B.S. 348/258).
Jannetje Spijker	geb. 19-1-1859 Amsterdam, N.H., dochter, vertrokken Mei 1876 (zie register B.S. 316/25, 39/278).
Elias Spijker	geb. 21-8-1861 Amsterdam, N.H., zoon, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.
Alida Margaretha Spijker	geb. 21-11-1863 Amsterdam, N.H., vertrokken April 1880 (zie register B.S. 90/1, 63/123).
Gerrit Spijker	geb. 23-12-1865 Amsterdam, N.H., zoon, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.
Antje Berendina Spijker	geb. 1-6-1868 Amsterdam, N.H., dochter, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 2-9-1884.
Maria Theodora Spijker	geb. 8-2-1872 Amsterdam, N.H., dochter, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.
Theodora Spijker	geb. 23-9-1875 Amsterdam, N.H., dochter, adres Kleine Kattenburgerstraat 126, vertrokken 29-1-1884.

Deel I no. 153

Lourens Spijker	geb. 3-12-1818 Leiden, N.H., schipper, ingekomen 11-8-1875, overleden 22-7-1882.
Hendrina Maria Riesbergen	geb. 1-7-1826 Amsterdam, R.K., echtgenote, ingekomen 11-8-1875, vertrokken 27-10-1886 naar Rotterdam.
Ruth Laurens Spijker	geb. 20-10-1859 Rotterdam, R.K., zoon, ingekomen 11-8-1875, vertrokken 27-10-1886.
Carolina Spijker	geboren 21-5-1867 Rotterdam, R.K., dochter, ingekomen 11-8-1875, vertrokken 27-10-1886.
Ruth Laurens Spijker	geb. 29-10-1859 Rotterdam, R.K., schipper, gehuwd 25-2-1880, vertrokken 15-2-1881 Rotterdam.
Ludovica Maria Schreuder	geb. 22-4-1859 Rotterdam, R.K., echtgenote, ingekomen 23-3-1880, vertrokken 15-2-1881 Rotterdam.

Deel I no. 65 en deel II no. 156

Jan Spijker	geb. 13-10-1817 Loosdrecht, N.H., schipper en winkelier, ingekomen van 's Graveland 19-10-1876, vertrokken Juni 1884.
Gerritje Haagen	geb. 14-11-1824 Loosdrecht, N.H., echtgenote, ingekomen 19-10-1876, vertrokken Juni 1884.
Gerritje Spijker,	geb. 15-3-1857 's Graveland, N.H., dochter, ingekomen 19-10-1876, vertrokken November 1879.
Jacob Spijker	geb. 1-8-1863 Aalsmeer, N.H., zoon, ingekomen 19-10-1876, vertrokken Juli 1884, (zie hieronder).
Martha Spijker	geb. 4-11-1866 Sloten, N.H., dochter, ingekomen 19-10-1876, vertrokken Juni 1884.
Jacob Spijker	weer ingekomen Augustus 1885, vertrokken Jan. 1887.

Deel I no. 1

Gerritje Spijker	geb. 15-3-1857 's Graveland, N.H., gehuwd 30-6-1880 met
Hermanus Hamming	geb. 1-2-1856 Loosdrecht, N.H., ingekomen 22-9-1880, beide met onbekende bestemming vertrokken.

Deel III no. 26

Elsje Spijker	geb. 31-1-1865 Blokzijl, Doopsgezind, gehuwd 25-2-1887 Blokzijl met
Jacob van der Velde	geb. 11-4-1861 Blokzijl, N.H., beide ingekomen 6-11-1889, ligplaats Heerengracht bij de Amstel, beide vertrokken in December 1889. Dit echtpaar komt voor in de genealogie SPIJKER uit Blokzijl.

Behalve dit echtpaar geven de gevonden personen geen aansluiting op de bestaande stamreeks SPIJKER uit Blokzijl. Dit is ook wel verklaarbaar, want alle genoemde personen waren Nederlands Hervormd of Rooms Katholiek.

Het mattenschip

Dit onderdeel zou niet volledig zijn zonder een korte beschrijving alsmede een foto van een origineel model van een mattenschip, ook wel Blokzijler Jacht genoemd. Hiervoor werd gekozen de beschrijving uit het boekje *Onze binnenschepen* uit de Heemschutserie, door G.C.E. Crone, uitgegeven door Allert de Lange in 1944:

“Het woord jacht, als scheepsbenaming, had vroeger een ruimere betekenis dan thans, daar nu alleen pleziervaartuigen daarmee worden aangeduid. In de 17e eeuw waren bijvoorbeeld kleine Oost Indië vaarders zoo geheeten en bij de binnenvaart zekere soorten veerscheepjes, daar zij sneller en sierlijker van lijn waren dan een gewone vrachtvaarder. Evenwel bestaat ook thans een tjalktype dat feitelijk meer een jacht is; het is ingedeeld bij de klasse der tjalken en boeiers. Door deze hoedanigheden onderscheidt het Blokzijler jacht zich ook van de tjalk en lijkt feitelijk meer op een boeier, hoewel het gestrekter van lijn is en niet zoo breed in verhouding tot de lengte.

Van hout gemaakt komt het thans niet meer voor of hoogstens nog in enkele exemplaren. Ongeveer honderd jaar geleden behoorden er in dit Overijsselsche Zuiderzee plaatsje ongeveer tachtig thuis die voor eigen koophandel van den schipper dienden. Zij bevoeren het geheele land en brachten onder meer Friesche (doch ook Zeeuwsche) aardappelen naar Amsterdam; zij waren goed onderhouden en die welke niet geteerd maar geharpuist waren, leken werkelijk meer op een boeier dan op een kleine tjalk. Zij waren allen van denzelfden vorm en niet langer dan 48 voet.

Een zeker aantal overwinterde te Amsterdam in de Heerengracht bij de Brouwersgracht (en in de Prinsengracht bij het Amstelveld). Zij kwamen met een voorraad vloermatten, het product eener eeuwenoude industrie van Blokzijl en Genemuiden; met een handkar of kruiwagen trokken de schippers daarmee door de stad om hun koopwaar uit te venten.

Het model is zuiver van vorm, het heeft op de oude wijze eenigszins gewelfde luiken, een aan het einde van het ruim ingelaten roefje en, evenals een boeier, een stuurkuip.”

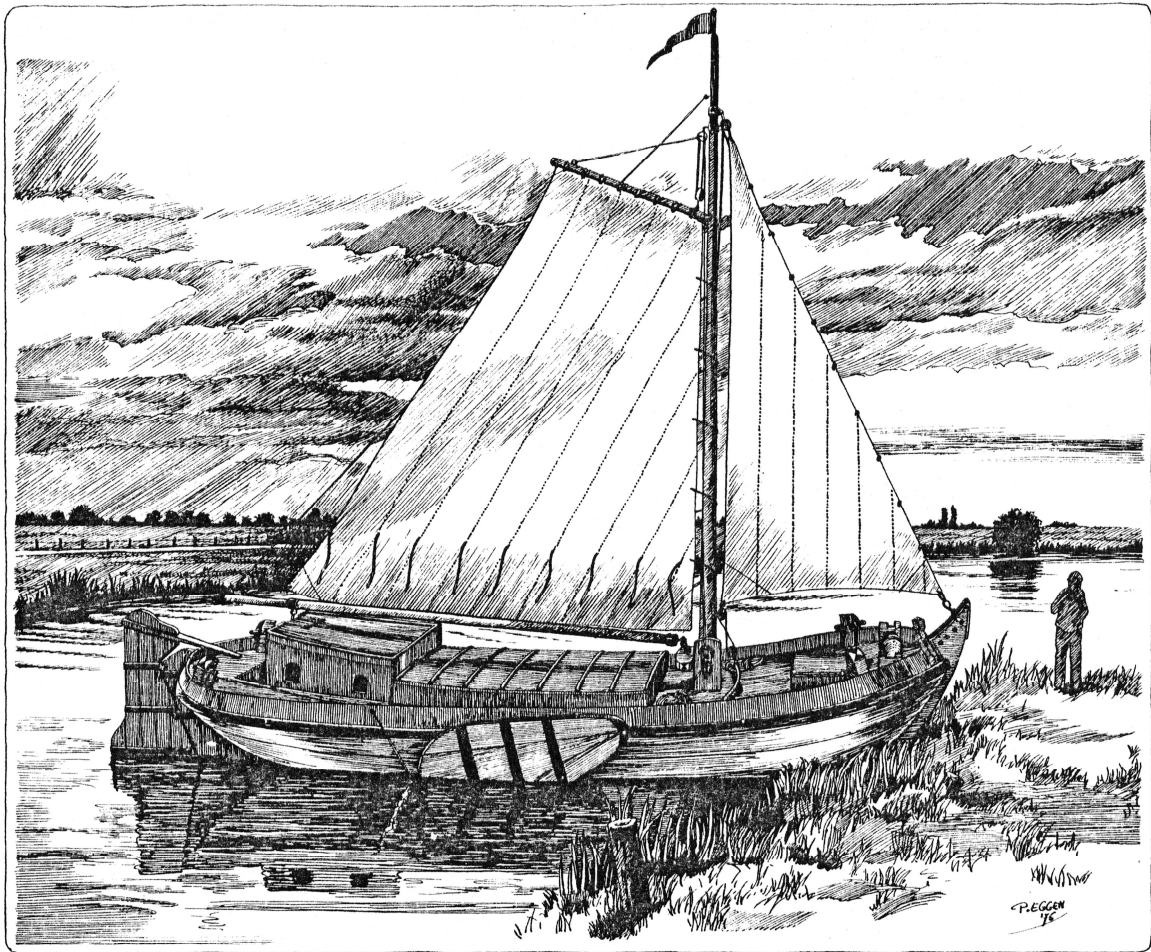


Het model van het Blokzijler jacht staat in het Scheepvaart Museum te Amsterdam. In het hoofdstuk 'Beroepen' is gebleken, dat ook andere schepen, bijvoorbeeld paviljoenschepen, voor dit doel werden gebruikt.

Het is interessant iets te vernemen over lonen en prijzen uit de tijd eind 19e eeuw, begin 20e eeuw.

Wij hebben reeds gelezen, dat de paviljoentjalk *De Vier Gebroeders* van PIETER SPIJKER in Stavenisse werd gekocht voor 200 gulden; het was toen al een vrij oud schip, maar de prijs is in onze ogen bijzonder laag.

Wanneer deze houten schepen ouder werden begonnen ze vaak te lekken. De schipper van zo'n schip trachtte de naden tussen de vlakplanken te dichtend door een emmertje turf aan een lange stok in het water voor het schip te drukken; de turf dreef dan met het water mee langs het vlak van het schip en dichtte geleidelijk de naden tussen de planken; men noemde dat 'motten'. Blijvend resultaat gaf het echter niet.



Blokzijl jacht

PLAN N° 17.

BLOKZIJLDER YACHT.

Dit vaartuig dat veel overeenkomst heeft met een tjalk, maar veel platter gebouwd, hoort voornamelijk te Blokzijl in Friesland thuis. In 1830 lagen te Blokzijl meer dan 80 van deze schepen in de haven en alle als particulier eigendom van schippers. Zij bevoeren het geheele land en deden alle mogelijke vrachten.

Veelal handelden de schippers in vloermatten, een oude Blokzijsche industrie.

Deze schepen voeren ook met aardappelenaar Amsterdam en andere groote steden. Zooals op de teekening te zien is, hadden deze schepen ronde luiken en was het verblijf achter in het roefje.

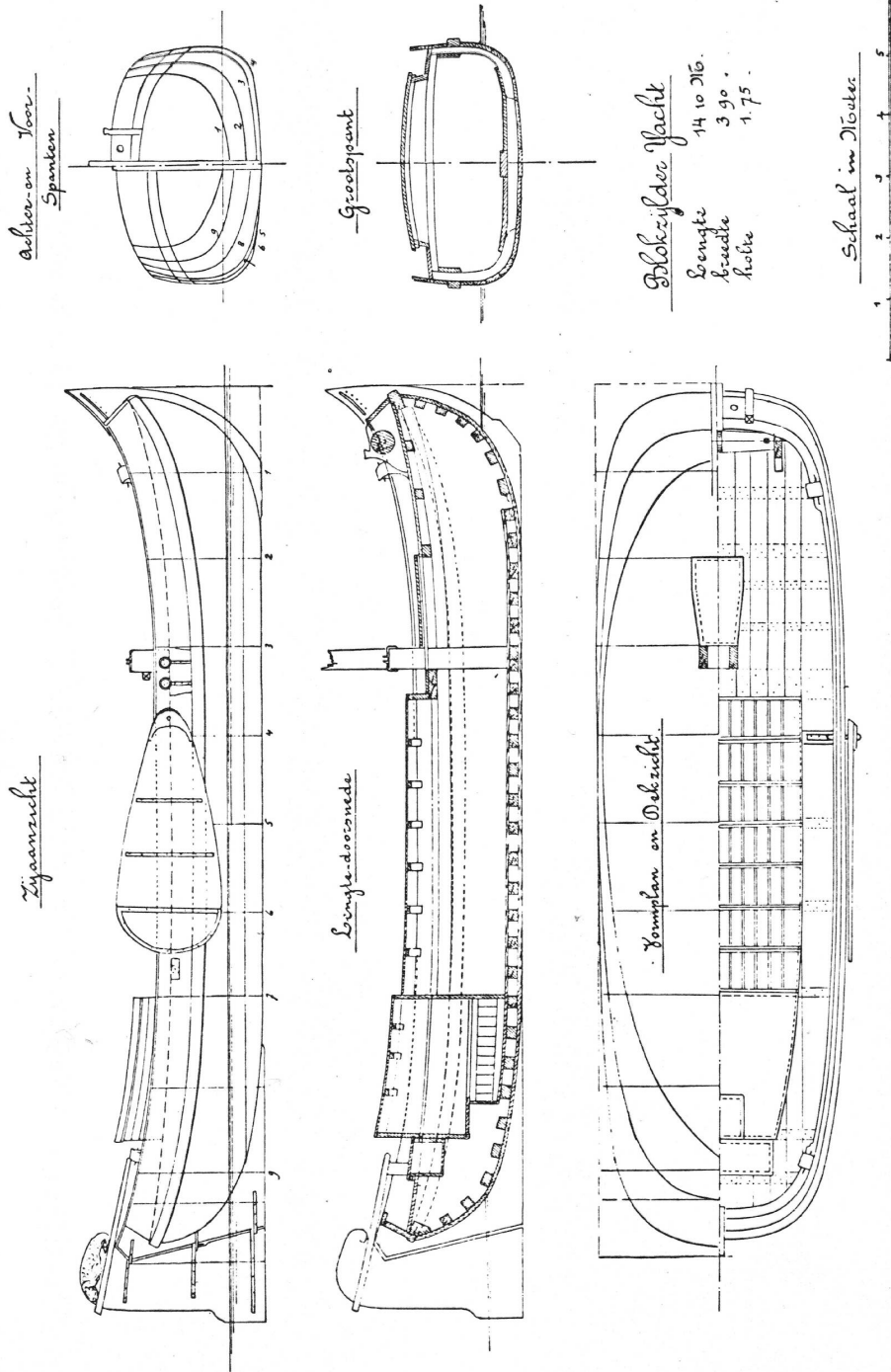
De mast was strijkende, om onder de vaste bruggen der binnenwateren door te kunnen varen.

Het tuig bestond uit een groot zeil met boom en gaffel die meestal gebogen was, een stagfok en een boegspriet waaraan een kluiffok kon bevestigd worden.

Een stuurkuip is achter de roef in het dek verzonken.

Een mooi model bevindt zich in het Maritiem Museum te Rotterdam en is eigendom van de Technische Hoogeschool te Delft, waarvoor schrijver het indertijd gerestaureerd en getuigd heeft.

PLAN N° 17

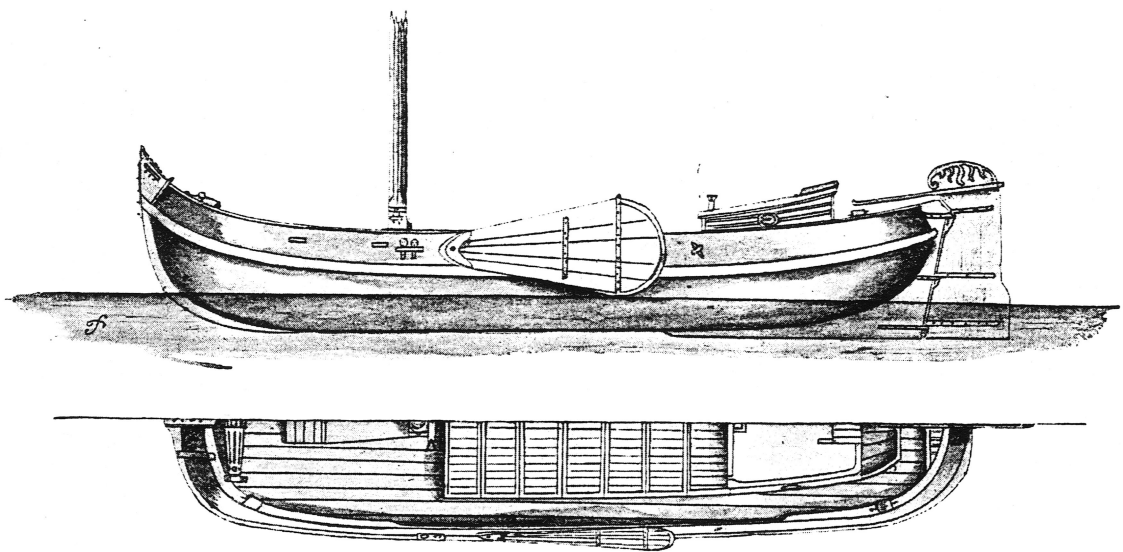


naar een opmeting 1903 10.12.43 W.K. Velding

Lijntekeningen van een Blokzijder yacht



'Stervende tjalk'



Blokszijder jacht.

Indien de mankementen van een schip te hinderlijk werden, moest het naar een werf. Van deze reparatie beurten zijn nota's bewaard gebleven, onder andere een van de houten Groninger paviljoentjalk Lukkina:

27 september 1905	
19 v(oe)t eike (hout) 1 à 2	fl. 0,65
93 v(oe)t vure (hout) 1 à 10, 32 v(oe)t 1 à 5, 7 v(oe)t 3 à 3	9,30
1 boom lang 30 v(oe)t, 1 lang 15 v(oe)t à 7,5 cent p(er) v(oe)t	4,05
1 haakstok lang 16 v(oe)t en 1 lang 15 v(oe)t à 6,5 cent p(er) v(oe)t	2,00
2 boom scherpen en 3/4 plaat ijzer no. 19	1,90
1 kilo 2,5 d(uims), 1,5 kilo d(uims) kopdraaden	0,45
15 5 d(uims), 13 4d(uims) (en) 50 3 d(uims) draaden	0,17 1/2
4 k(i)l(o) werk,, 1 kan teer,, 2 meter vilt,, 16 pond pik	3,47 1/2
Chris gewerkt 20 uren,, Jacob 20 ure(n) (en) Willem 16 ure(n) à 19 Cent	10,64
Arie gewerkt 18 uren à 19 cent, Leen 17 uren à 8 cent per uur	4,78
Te Zamen	fl.37,42

Schipper Hazenberg aan C. Vermeulen debet wegens reparatie aan de Lukkina.

Hoewel het totaalbedrag van deze nota in onze ogen niet erg hoog is, moet het voor de betreffende schipper toch een niet onaanzienlijke uitgave zijn geweest, gezien tegen de achtergrond van de bedragen die hij gemiddeld aan zijn reizen overhield.

Indien de mankementen aan een houten schip zo groot werden, dat reparaties financieel niet meer verantwoord waren, greep een schipper naar het laatste redmiddel, dat hem ter beschikking stond. Hij liet zijn schip 'in het ijzer zetten', het kreeg zijn 'doodskleed'; het schip werd dan rondom geheel bedekt met opgespijkerde ijzeren platen, die tot even boven het berghout reikten. Een aldus behandeld schip kon nog vier à vijf jaar mee.

Overgenomen uit:
Schipperswerk,
 catalogus van een tentoonstelling over de binnenvaart
 rond 1900 in scheepsmodellen, gehouden 1975 in het
 Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam



Er bestond zelfs een Mattenschipper Kruiden-Bitter.

*Terwijl wij van bloemen en wijn, van weelde en liefde
genieten, sluipt de ouderdom nabij met onhoorbare pas.*

Juvenalis, Romeins dichter

De stormvloed in 1825

Had Blankenham geen vaartuigen, zijn zuidelijker nabuur Blokzijl had er zooveel te meer. Deze plaats, naar haar ontstaan de jongste der hier aan zee gelegen gemeenten, heeft den tijd gekend, toen er tal van mattenschippers woonden zoodat men kon zeggen “Blokzijl heeft meer schepen in getal dan Overijssel heel en al.”

Zoo'n vloot van vaartuigjes kwam den bewoners in de hachelijke dagen van Februari 1825, wonderwel te pas en was het, nu een overstroming dreigde, een heele geruststelling. Toch maakte men zich, en met reden, op Donderdag den 3en Februari, die den kwaden Vrijdag voorafging, wel ongerust, want het water stond al op 7 voet peil; het rees van uur tot uur. Te middernacht was het al geklommen tot 12 voet (=2,4 el) en 's nachts steeg het tot 14 voet boven den gewonen waterstand.

Nu werd de bevolking opgeroepen den Zeedijk te versterken. Met de kanonnen, toen nog op den dijk staande (nu aan de Kolk), werden noodschoten gelost, teneinde de bewoners der lage streken, namelijk die tusschen den Zeedijk en het hooger gelegen Steenwijk, te waarschuwen.

Evenals te Blankenham bezweek ook hier omstreeks 9 uur des morgens de zware dijk op twee plaatsen, waardoor de plaats geheel onder water liep, 28 huizen wegspoelden en 80 bouwvallig werden. Toen het water, en daarmee ook de nood het hoogst was, stond het in het gemeentehuis op 2 el of 1,5 meter, bij het huis van R. Keuter op 1,57 el, bij den molen van Joostens op 1,9 el, op de Noorderkaai 1,13 el en in de laagste straten 2,83 el.

Wie de woningen moesten verlaten, zochten en vonden veiligheid op de vaartuigen. Er waren jachten met meer dan 20 menschen. Aan stormvloeden wel gewend, hadden vele inwoners geen voorzorgsmaatregelen genomen en de veraf wonenden waren niet van de doorbraken op de hoogte gesteld. De waarschuwing was uitgebleven, daar de kanonnen, helaas op den toen onbereikbaren dijk geplaatst, geen dienst meer konden doen.

Zoo raakten vele buitengezinnen in een hachelijken toestand: H. Hollander, J. Luten de Jonge, PIETER SPIJKER en Volkert Luten ter Heide verloren hun woningen; alleen de eerste hield nog ten deele zijn schuur, waarin men redding zocht, tot ingezetenen uit Blokzijl kwamen om vee en have in veiligheid te brengen. Dat redden was een uiterst gevaarlijk werk in deze uitgestrekte golvende zee, bij een orkanischen stormwind. Dat blijkt uit hetgeen Roelof Keuter en zijn knecht Klaas Beute ondervonden, die poogden Volkert Luten ter Heide te hulp te komen. Wel bereikten zij diens woning, maar bij het terugkeeren ontstond daar een zware doorspoeling. Op het oogenblik dat het huis wegspoelde, was Blokzijl onbereikbaar. Allen vluchtten met Volkert ter Heide op een hooibult, die tegen den middag aan het drijven raakte. Dat was te Blokzijl gezien, ook door Jan en Anne Keur, twee kloeke mannen, die hun leven waagden om met hun schuitje de in nood verkeerende slachtoffers te redden en al heel wat zwaar werk hadden verricht.

Jan Keur scheen onvermoeid; gedurende negen uren was hij met zijn broeder Anne en anderen bezig geweest te redden en nu, op het punt naar huis te keeren, ziet hij staande in zijn boot, op eenigen afstand die hooiklamp met drie menschen er op, ten prooi der woedende golven. Dadelijk riep hij de omstanders toe: “Deze menschen moeten we redden!” Doch het antwoord luidt: “Dat is niet te doen!” Maar Jan laat zich niet weerhouden. Dan springt ook Anne in het ranke vaartuig, zeggende: “Waar gij, vader van vijf kinderen, uw leven waagt, durf ik het ook te doen.” Ondanks hun vermoeidheid en den slechten staat van hun vaartuigje, gaan de menschlievende helden er op los en

halen de drie van de hooiklamp, welke dadelijk daarop verdwijnt. Het drietal wordt met moeite in het schuitje gebracht.

Maar nu terugkeeren? Was dat mogelijk? Weldra waren ze aan de genade van den sterken stroom overgegeven, daar hun boom, helaas, brak. Vreeselijk was nu hun toestand. Door de koude verkleumd en afgemat hadden enkelen al hun bewustzijn verloren. Tegen vijf uur stierf R.A. Keuter, oud 43 jaar, een vrouw en vier kinderen nalatende. Drie uur later stierf ook Volkert ter Heide, terwijl Klaas Beute verstijfd in de boot lag en ook de heldhaftige Jan Keur eenigen tijd zich niet meer van zijn toestand bewust was. Na uren lang rondzwerven kwamen ze eindelijk bij de Molenbrug aan den Veneweg onder Wanneperveen, bij een huis waarin ze geen menschen maar op zolder slechts eenige rauwe aardappels vonden, waarmede ze hun honger konden stillen. Hier zich niet meer vertrouwend, brachten ze den volgenden nacht in de boot door, zich vasthoudende aan het boven het water staande riet.

Den volgenden dag, Zaterdag, bereikte hun bij Wanneperveen, vier uur van Blokzijl, een vaartuig waarin zich eenige vluchtelingen bevonden, van wie zij hulp en wat verversching ontvingen, na lang en om der wille der lijdens daarop aangedrongen te hebben. Bij het ontsteken van een vuur en het gebruik van een soort soep, kwamen dezen weer wat bij, ook de verstijfde Klaas Beute. Des Zondags kwamen de edele menschevrienden, Jan en Anne Keur, met de lijken te Blokzijl terug. Aan dat tweetal hadden dus drie menschen hun leven te danken. Hoe jammer dat twee er van, nog vóór de tocht volbracht was, bezweken.

Geen wonder dat de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen Jan en Anne Keur voor hun edelmoedig, gevaarvol bedrijf en zelfopoffering vereerde met de zilveren medailje. De Blokzijlers konden op nog andere wijze dan het Nut dit deed, de brave helden vereeren door hen op 4 Februari 1925, toen het een eeuw geleden was, dat zij hunne heldendaden verrichtten, hun een stille hulde te brengen. Een heldenmoed, als door de gebroeders Jan en Anne Keur aan den dag gelegd, gaat verre dien van den krijgsman in de loopgraven te boven, die misschien nimmer in de gelegenheid was, zijn moed te toonen en wiens werk zou zijn menschen te dooden. Bij deze redders zien wij den waren heldenmoed zonder eenige bijgedachte, zonder eenig eigenbelang, alleen gedreven door liefde voor hun in nood verkeerenden medemensch. Eere deze braven!

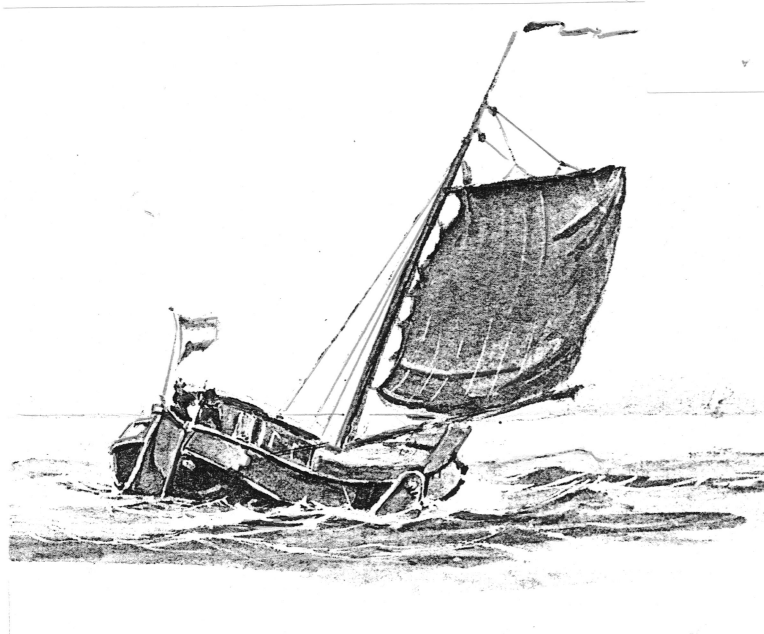
De meeste bewoners der nog staande gebleven boerenhuizen of huisjes, hadden op hun hooimijt een noodteeken geplaatst, op die wijze om hulp vragende. Wij zagen hoe gevaarlijk het reddingswerk bleek te zijn. Niettemin waren er nog ingezetenen, buiten de reeds genoemden, wien het niet aan hulpvaardigheid ontbrak, onder anderen Klaas Mastenbroek en Klaas Buis, vaders van een talrijk kroost, bij wie zich een viertal ongehuwden voegde.

Uit het huis den Bosch, het Veldhuis en Baarlo redden deze kloeke helden 20 personen, die ze behouden te Blokzijl brachten. Hierbij lieten ze het niet. 's Zondags bemerkten ze twee stukken van hooischuren, drijvende op den onstuimigen vloed. Het was het eenige dat van vijf boerenwoningen was overgebleven. Er bevonden zich negen menschen op, honger en dorst lijdende en verkleumd van koude; daarbij een zieke vrouw. Allen werden behouden aan wal gebracht.

Zulke tooneelen geschieden verre van de plaats, buiten, waar het wel leek of in elke op zich zelf staande woning de dood op zijn prooi loerde. Maar ook in de lage straten van Blokzijl was angst en vrees. Men zag er mannen vluchten met hun vrouw of kind op den rug en toen die straatjes niet meer doorwaadbaar waren, zag men ze op de daken klauteren om daar veilig te zijn. Hoe vreeselijk klonk het jammerlijk geroep en geschreeuw der ongelukkigen, die vreesden in de golven te zullen omkomen of onder hun straks misschien instortende woning te worden verpletterd .

Volgens een volkomen betrouwbare opgave telde Blokzijl toen 1.705 inwoners (thans oktober 1925, 1.328), waarvan er vier verdronken. Ook kwamen in het water om: vijftig runderen, één paard en acht schapen; achttien huizen spoelden weg, tachtig werden onbewoonbaar.

Artikel uit het boekje
De Stormvloed in 1825.
Beschrijving van wat er in de eerste week van
Februari 1825 plaats had in het Noordwesten van
Overijssel
door H. van Dalfsen, oud hoofd eener school te Blok-
zijl (pagina's 27, 28, 29, 30, 31, 32 en 33)



*Leer ons zó onze dagen tellen dat wij een
wijs hart bekomen.*

Psalm 90 : 12