# Een zeemanskoffer zegt meer dan 1000 woorden

De materiële verschillen tussen Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden aan boord van de Nederlandse koopvaardijschepen in de periode 1833-1854 verklaard

Naam: Kim Lempereur

Docent: Sanne Muurling

Datum: 15-03-2023

Woordenaantal: 9643

# Inhoud

Inleiding ..... 3
Wat kenmerkt ‘de zeeman’? ..... 10
De scheepskisten worden geopend ..... 20
Zoek de verschillen ..... 25
Conclusie ..... 31
Bibliografie ..... 33

# Inleiding

De Amsterdamsche Courant berichtte op 8 november 1844 het volgende: “Het schip AFRA (opm: schoener), kapt. J. Nenneboog, van Villanova naar Amsterdam, is alhier lek, met gebroken boegspriet, verlies van zeilen en twee man der equipage binnengelopen”.[1] Gehavend kwam de Afra na dagen van tegenwind en storm weer veilig aan in de haven van Amsterdam, althans veilig voor de meeste bemanningsleden, want behalve dat het schip materiële schade had geleden in de storm, had zij onderweg ook twee opvarenden verloren.[2] Eén van die opvarenden was de matroos Coenraad Willems Meijer, een man van 39 uit het Groningse Schildwolde. Na maanden op zee te hebben gevaren sloeg Coenraad, dertien dagen voor zijn terugkomst in Amsterdam, overboord van de Afra en verdronk hij in het koude zeewater. Het enige wat hij achterliet was een scheepskist met zijn meest dierbare bezittingen. Kapitein Nenneboog van de Afra berichtte Coenraads broer over het tragische ongeval, volgens hem zouden ‘kist en kleer’ bij hem aan boord zijn. Maar wat waren deze kist en kleer? Wat waren deze meest dierbare bezittingen van een matroos aan boord van een Nederlands koopvaardijschip in de 19e eeuw? Dit paper zal licht werpen op deze vragen en onderzoeken wat er schuilging in de scheepskisten van overleden zeemannen als Coenraad.

De tijd waarin de onderzochte zeemannen in dit onderzoek leefden is namelijk vrij bijzonder binnen de maritieme geschiedenis van Nederland. Jarenlang was Nederland een grootse zeevarende natie geweest waar vanuit de hele wereld met grote ogen naar werd gekeken. Maar rond 1800 was de koopvaardijvloot nog maar een schim van wat zij ooit geweest was. De Napoleontische oorlogen waren een aanslag geweest op de staatskas en de economie en Groot-Brittannië had een dominante positie vergaard door technische vernieuwingen die de zeilvaart liet verbleken. In een laatste poging om de koopvaardij terug te krijgen aan de top van de maritieme handelswereld, voerde Willem I een actieve scheepsvaart- en handelspolitiek die de staatskas weer zou moeten vullen.[3] Daarbovenop kwam dat na 1831 werd besloten tot de invoering van het Cultuurstelsel, zodat Nederlandse producten in Indonesië afgezet konden worden. De Nederlandse Handels Maatschappij moest ervoor zorgen dat ieder schip volgeladen richting de Oost vertrok. Dit plan bleek een succes en de zeilvaart beleefde rond het midden van de 19e eeuw weer gouden tijden.[4]

---

[1] AFRA-kroniekberichten, https://www.marhisdata.nl/schip&id=13331&chronicles=connected (geraadpleegd op 31-10-2022).
[2] ‘Scheepstijdingen’, *Nieuwe Rotterdamsche courant* (26 Oktober 1844).
[3] Peter Schuman, *Tussen vlag en voorschip: Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij 1838-1940* (Leiden, 1995) 17.
[4] Schuman, *Tussen vlag en voorschip*, 20-22.

Deze economische haute zorgde ervoor dat er in de 19e eeuw veel vraag was naar zeelieden. Zeelieden vanuit heel Europa vonden hun weg naar de Nederlandse havens om aan te monsteren op de koopvaardij, vooral omdat de aanmonstering in Nederland voor hen soepeler verliep dan in veel andere landen binnen Europa.[5] De schepen van de Nederlandse koopvaardij waren onderdeel van een internationaal arbeidersnetwerk waarin verschillende culturen met elkaar in contact kwamen en naast elkaar bestonden op de schepen. Hoe leefden deze zeelieden op de open zee en hoe verliepen deze contacten aan boord? Dit onderzoek wil de socio-economische situatie van deze zeelieden onderzoeken aan de hand van hun inventarissen en hun positie aan boord van de koopvaardijschepen. Hiermee draagt dit onderzoek bij aan inzicht in sociale (on)gelijkheden op het gebied van herkomst en rang binnen de globale arbeidsmarkt van de 19e eeuw.

'Al die willen te kap'ren varen, moeten mannen met baerden zyn', zo klinkt een bekend Nederlands kinderlied.[6] Wanneer je iemand vraagt om een beeld te schetsen van een zeeman in de 19e eeuw zullen velen met eenzelfde beschrijving komen. Het beeld dat in de loop van de 20e eeuw zou ontstaan van brute mannen met een fles sterke drank in hun ene hand en een vrouw in de andere, blijkt echter volgens recent onderzoek ver van de werkelijkheid af te staan.[7]

Ondanks dat er veel onderzoek is gedaan naar wie de zeemannen dan wel precies waren, gaan weinig studies over hun dagelijkse realiteit en diversiteit aan boord van de schepen. De Australische socioloog Ian Woodward bepleit in zijn studie naar materiële cultuur dat deze invalshoek bij kan dragen aan nieuwe perspectieven op dit gebied. Hoewel materiële cultuur vaak als statisch kan worden gezien, stelt hij namelijk dat objecten meer kunnen zeggen over de persoonlijkheid en cultuur van een individu dan kan worden afgeleid uit andere bronnen. [8] De materiële cultuur van, in dit geval, de zeelieden was namelijk één van de weinige dingen waarover zij zelf complete agency hadden en niet snel een gereflecteerde ervaring weergeeft zoals geschreven bronnen dat wel doen. De Canadese historica Meaghan Walker is een van de weinigen die uitgebreid heeft gekeken naar deze materiële cultuur in de koopvaardij van de 19e eeuw. In haar onderzoek naar de inventarissen van overleden Britse zeelieden deed zij enkele opvallende ontdekkingen. Bemanningsleden aan boord van een schip zouden bijvoorbeeld naast een berg kleding namelijk ook boeken of gereedschappen meenemen. Ook ontdekte ze dat hoe

[5] Jelle van Lottum, 'Some thoughts about migration of maritime workers in the nineteenth-century North Sea region', *The International Journal of Maritime History* 27:4 (2015) 647–61, aldaar 651.
[6] F. van Duyse, H*et oude Nederlandsche lied. Deel 1* (Den Haag 1903) 853.
[7] Zie bijvoorbeeld M. van der Heijden en D. van den Heuvel, 'Sailors families and the urban insititutional framework in early modern Holland', *The History of the Family* 12:4 (2007) 296-309.
[8] I. Woodward, *Understanding Material Culture* (Londen 2007) 172-173.

ouder een zeeman was, hoe meer vakspecifieke en nuttige spullen hij meenam aan boord van het schip.[9] Toch betekende leeftijd niet altijd dat iemand méér spullen bezat dan een ander.[10] Dat het loont om een kijkje te nemen in de scheepskisten zou volgens Walker duidelijk moeten zijn. Ze stelde namelijk dat zeelieden hun meest dierbare bezit mee aan boord namen.[11]

Door het bestuderen van deze inventarissen krijgen we een beter beeld van de sociaaleconomische situatie van een zeer diverse arbeidsgroep. Het uitblijven van een Nederlands onderzoek naar dit type bronmateriaal kan daarom worden gezien als een grote lacune. Daarnaast maakt Walker in haar onderzoek geen onderscheid tussen zeevaarders van diverse nationaliteiten, terwijl vooral het gebied om de Noordzee gezien kon worden als ware hub voor (arbeids)migratie. Arbeidsmobiliteit was in maritiem Europa een uiterst belangrijk begrip. De Nederlandse historicus Jelle van Lottum stelt dat Nederland binnen deze migratie een centrale rol vervulde waarbinnen een grote uitwisseling plaatsvond tussen culturen, ideeën, religie, goederen en mensen.[12] Deze opvatting past volgens de Nederlandse historicus Jan Lucassen in het systeem van migratie binnen het Noordzeegebied waarin Nederland een centrale rol zou spelen.[13]

Terwijl de Engelse zeevaart vooral gericht was op een endogene arbeidsmarkt, bestond de Nederlandse bemanning aan boord uit een internationaal gevarieerd gezelschap. Dit had vooral te maken met de aanwervingsvoorschriften voor buitenlandse arbeidsmigranten die naast de enorme vraag naar zeelieden vrijwel niet bestonden.[14] Verhalen over de internationale diversiteit aan boord van een schip door tijdgenoten zijn echter schaars, het was immers 'normaal'.[15] De materiële cultuur van deze zeelieden zou daarom toch een licht kunnen schijnen op deze groep en vragen zoals hoe deze zeelieden zichzelf begrepen en welke patronen zijn te ontwaren in de levensstijl van deze verschillende groepen beantwoorden.

Deze diversiteit aan boord van een schip ligt volgens Nederlands historicus Matthias van Rossum wat gecompliceerder dan dat het op het eerste gezicht lijkt. Volgens Van Rossum zouden namelijk verschillende partijen belangen hebben gehad bij het aanwerven van zeelieden

[9] M. Walker, 'In the inventories of deceased British merchant seafarers. Exploring merchant shipping and material culture, 1860-1880', *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019) 330-346, aldaar 341-342.
[10] Ibidem, 341.
[11] Ibidem, 337.
[12] J. van Lottum, *Across the North Sea. The impact of the Dutch Republic on international labour migration, c. 1550-1850* (Amsterdam 2007) 41.
[13] J. Lucassen, 'The North Sea: a crossroad for migrants?' in: J. Roding ed., *The North Sea and Culture in Early Modern History* (Leiden 1995) 182-184.
[14] Van Lottum, 'Some thoughts about migration of maritime workers', 651-55.
[15] J.R. Bruijn, 'Zeevarenden' in: G. Asaert e.d., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 3* (Bussum 1978) 146-190, aldaar 149.

waardoor er een gedeeltelijk gesegmenteerde arbeidsmarkt ontstond, waarin bepaalde etnische groepen waren gebonden aan specifieke lagen van de markt.[16] Werkgevers waren gebaat bij goedkope arbeid en konden dit enkel bereiken binnen een situatie van verdeeldheid en concurrentie onder de zeelieden wanneer deze wilden aanmonsteren. Wanneer groepen tegenover elkaar stonden, ontstond er concurrentie en een fluctuatie van lonen waarbij sommige groepen werk voor minder geld verrichtten. Toch waren de werkgevers wel gebaat bij een harmonieuze werksfeer aan boord van het schip waardoor een scheidingsregime ontstond waarbij verschillende groepen arbeiders in verschillende beroepen en werkomgevingen actief waren.[17]

Het denken in hokjes van ras, etniciteit en nationaliteit is kenmerkend voor de 19e en 20e eeuw en heeft dus naast de werkgevers ook zijn impact gehad op de zeevaarders. Van Rossum onderscheidt twee verschillende vormen van omgang die hiervan het gevolg konden zijn aan boord van een schip. Enerzijds concurrentie en verharding van de 'eigen' groep die zijn plek opeist door zich te specialiseren of voor minder geld gaat werken dan de 'ander'. Anderzijds kunnen zij gaan samenwerken waardoor er een vorm van solidariteit ontstaat en zelfs vermengen met de 'ander' waardoor een nieuwe identiteit ontstaat.[18] Desondanks stelt de Nederlandse historicus Gerke Teitler dat de koopvaardij zich in deze tijd kenmerkte door 'verbrokkelheid' en dat zeelieden niet in staat waren om een front te vormen.[19]

Teitler stelt daarnaast dat een groot gedeelte van de Nederlandse zeelieden afkomstig was uit de lagere middenstand en dat deze in de 19e eeuw steeds lastiger konden concurreren met de geschoolde officieren van de koopvaardij.[20] Van Rossum vult hierop aan dat de meeste niet-Nederlandse zeelieden voornamelijk behoorden tot beroepen van 'lagere scheepelingen' en concludeert dat het aandeel vreemdelingen hier fors hoger zou liggen ten opzichte van Nederlandse zeelieden. Aanleiding hiervoor was de betere organisatie van de officieren tegen groepen van buitenaf, geholpen door wetgeving omtrent scholing.[21]

Ondanks dat er veel is geschreven over de migratie van zeelieden, wordt er nauwelijks aandacht besteed aan de rol van niet-Nederlandse zeelieden op de Nederlandse koopvaardij. Slechts over de Chinese zeelieden zien we meer terug, maar dit maakt hierdoor een lacune

[16] M. van Rossum, *Hand aan hand (blank en bruin). Solidariteit en de werking van globalisering, etniciteit en klasse onder zeelieden op de Nederlandse koopvaardij, 1900-1945* (Amsterdam 2009) 4-5.
[17] Ibidem 6.
[18] Van Rossum, *Hand aan hand,* 7.
[19] G. Teitler, 'zeevarenden' in: G. Asaert ed., Maritieme geschiedenis der Nederlanden deel 4 (1978) 100-132, aldaar 114.
[20] Ibidem 107.
[21] Van Rossum, *Hand aan hand*, 179.

zichtbaar over hoe het leven van de andere niet-Nederlandse zeevaarders er nu daadwerkelijk uitzag aan boord van de koopvaardij. Het onderzoek van Van Rossum stelt dat er sprake moet zijn geweest van een scheidingsregime maar is dit ook van toepassing op Europese zeevaarders in een tijd waarin de zeilvaart nog dominant is? Kunnen we de verschillen terugzien wanneer er een kijkje wordt genomen in de scheepskisten van deze opvarenden?

Om de positie van de zeelieden te kunnen onderzoeken wordt er in dit onderzoek primair gekeken naar 358 inventarissen van overleden zeelieden uit de inventaris van de waterschout in het Amsterdams archief. De waterschout was verantwoordelijk voor het handhaven van de orde en goed verloop van zaken op maritiem gebied. Hij was onder meer verantwoordelijk voor het aanmonsteren van de zeelieden en stelde de documenten op met hun arbeidsvoorwaarden, maar hij handelde ook andere zaken af, zoals de nalatenschap van overleden zeelieden. Het archief van de waterschout bevat dus een uitgebreide documentatie en administratie van het maritieme leven in Amsterdam in de 19$^{e}$ eeuw.

Deze boedelinventarissen die in dit archief zijn opgenomen, werden aan boord van het schip opgemaakt na het overlijden van een zeeman en bevatten een opsomming van diens persoonlijke eigendommen. Naast deze eigendommen staan tevens de naam van de zeeman, datum van overlijden en de namen van degene die de lijst opmaakten en daarbij aanwezig waren als onpartijdige getuigen.[22] Deze versie van de inventaris is echter niet altijd bewaard gebleven en daarom zal tevens gekeken worden naar de verkooplijsten van de inventaris. Het was namelijk gebruikelijk aan boord dat de meeste voorwerpen werden doorverkocht. Door de lange periodes aan boord ontstond er namelijk een grote schaarste waardoor spullen van andere zeelieden welkom waren. Op deze lijsten staan daarom ook weer de goederen vermeld maar ditmaal met een verkochte prijs en soms ook de naam van de koper.

Wanneer het schip eenmaal terug in Amsterdam aankwam meldde de kapitein zich bij de waterschout waar hij de opgemaakte inventaris- en verkooplijst afleverde. Ook werden eventuele niet verkochte goederen en de opbrengst van de inventarisverkoop bij de waterschout achtergelaten. Vanaf nu nam de waterschout het proces over en vervulde hij de volgende drie taken; 1) het betalen van eventuele schulden door middel van de opbrengsten of achterstallig loon van de overledene 2) het verkopen van eventuele overgebleven goederen door middel van publieke verkoop 3) het inlichten van eventuele familie en het overdragen van kostbare bezittingen en/of overgebleven loon en opbrengsten. Ondanks dat deze procedure redelijk

[22] T. Wijsenbeek-Olthuis, 'Boedelinventarissen', in: M. Duijhuisen red., *Broncommentaren* (Den Haag 1992) 1-75, aldaar 5.

standaard lijkt te verlopen gaat het hier wel vaak om een vrij lang proces waarbij in sommige gevallen jaren verstrijken.

Dat deze lijsten destijds zijn opgemaakt, is te danken aan het Wetboek van Koophandel, waarin staat dat de kapitein verantwoordelijk is voor alle goederen op het schip en dus ook voor de '*nagelatane goederen van des overledenens aan boord van het schip'*. Daarnaast wordt de kapitein verplicht om '*in bijzijn en ten overstaan van twee schepelingen eene behoorlijke beschrijving te maken, welke door den schipper en de gemelde twee schepelingen moet onderteekend worden'*.[23] Er mag dus vanuit gegaan worden dat de bronnen met zorg zijn opgemaakt en een correct beeld geven van persoonlijke eigendommen. Er mag ook vanuit gegaan worden dat de lijsten tot op zekere hoogte uniform zijn in hun samenstelling maar dat de opmaak af en toe kan afwijken omdat deze niet is gestandaardiseerd.

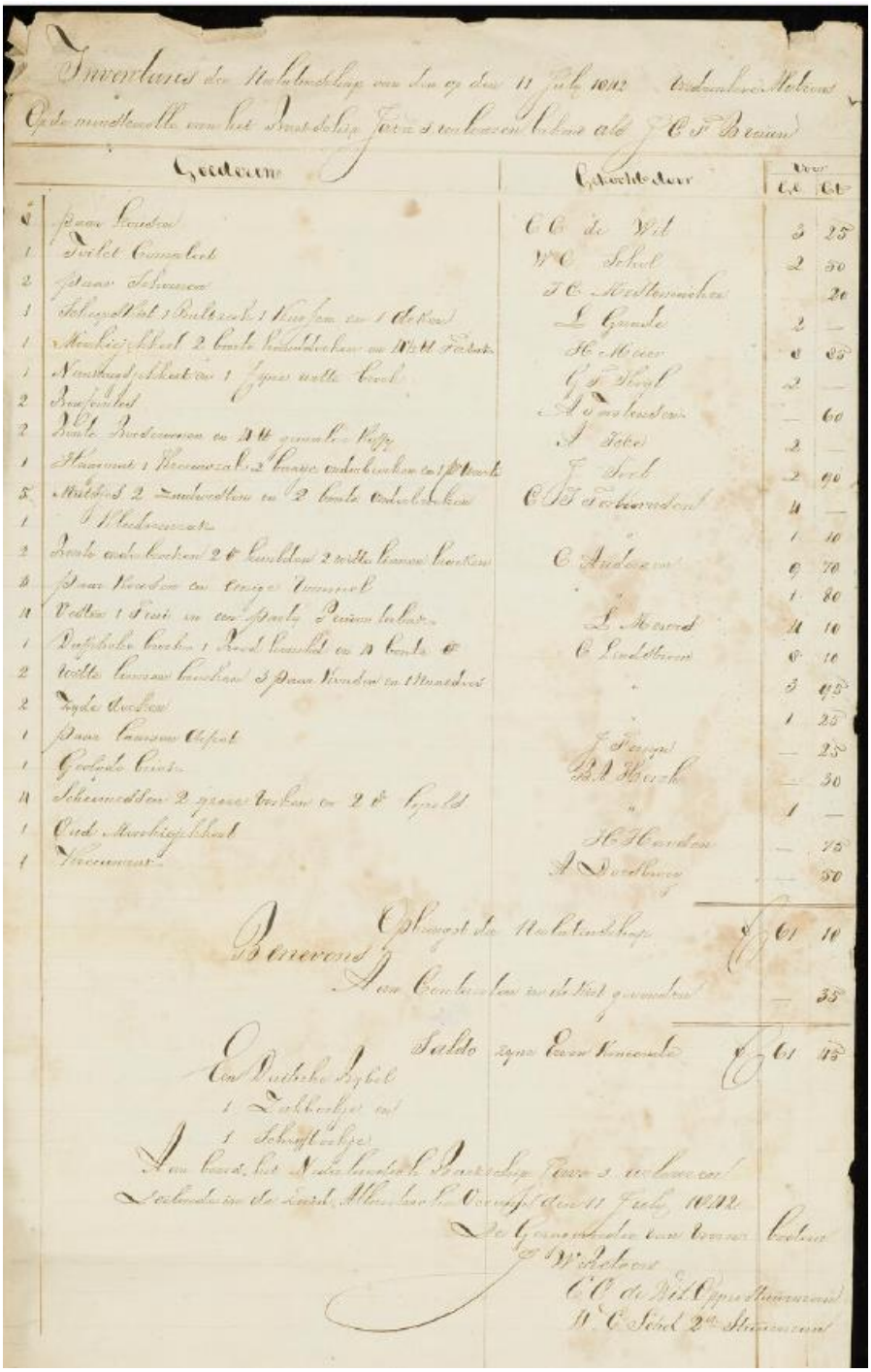
Om meer te weten te komen over de zeelieden moet er echter ook gekeken worden naar een aantal andere documenten die aanwezig zijn in ditzelfde archief. Het zal hierbij gaan om de ontvangstbrieven van de waterschout waarin de naam, geboorteplaats, rang, datum, kapitein en naam van het schip worden vermeld. Daarnaast zal het loon worden afgelezen in de zogenaamde afrekening waarin het resterende te betalen loon van de overledene wordt berekend. Naast deze documenten zit er soms ook een soort reis- of vrijbrief tussen het dossier van een zeeman waarin nog wat extra informatie over de zeelieden is te vinden met betrekking tot hun herkomst. Ten slotte is er een nog wat zeldzamer document, namelijk de correspondentie tussen de waterschout en eventuele familie of instanties. Hierin is meestal te lezen wat er gebeurt met de nalatenschap van de zeelieden.

In het Amsterdamse archief van de waterschout zijn de dossiers per persoon gesorteerd, waardoor ander materiaal makkelijk toegankelijk is. Het archief is echter verder ongeorganiseerd waardoor verschillende jaren, rangen en nationaliteiten door elkaar heen staan. Het heeft er daarom ook alle schijn van dat dit archief niet is opgemaakt door de waterschout zelf, waardoor er niet vanuit gegaan mag worden dat het archief compleet is. Ook staat dit archief los van eventuele persoonlijke correspondentie waardoor er geen goed beeld gegeven kan worden vanuit de gereflecteerde ervaringen van zeelieden zelf.

Toch biedt het archief veel mogelijkheden voor een goed onderzoek omdat het allereerst veel scans bevat en dus een grote groep zeelieden in dit onderzoek kan worden meegenomen. Dit brengt wel met zich mee dat er op een gegeven moment, vanwege de beschikbare tijd, keuzes gemaakt moeten worden in hoeveel er verwerkt kunnen worden. Dit betekent dat er van de 16

[23] Artikel 346 en 430, Wetboek van koophandel (Den Haag 1838) 96.

beschikbare folio's, 8 steekproefsgewijs zijn meegenomen in dit onderzoek. De ordening in het archief op personen maakt het mogelijk om makkelijk andere bronnen in het onderzoek te verweken. De folio's bevatten verschillende documenten als inventarislijsten, persoonsbewijzen en schuldbekentenissen. Hierdoor was het mogelijk om andere bronnen in het onderzoek te verwerken.



Afbeelding 1: Verkooplijst van de inventaris van de verdronken matroos Johan Carel Braun

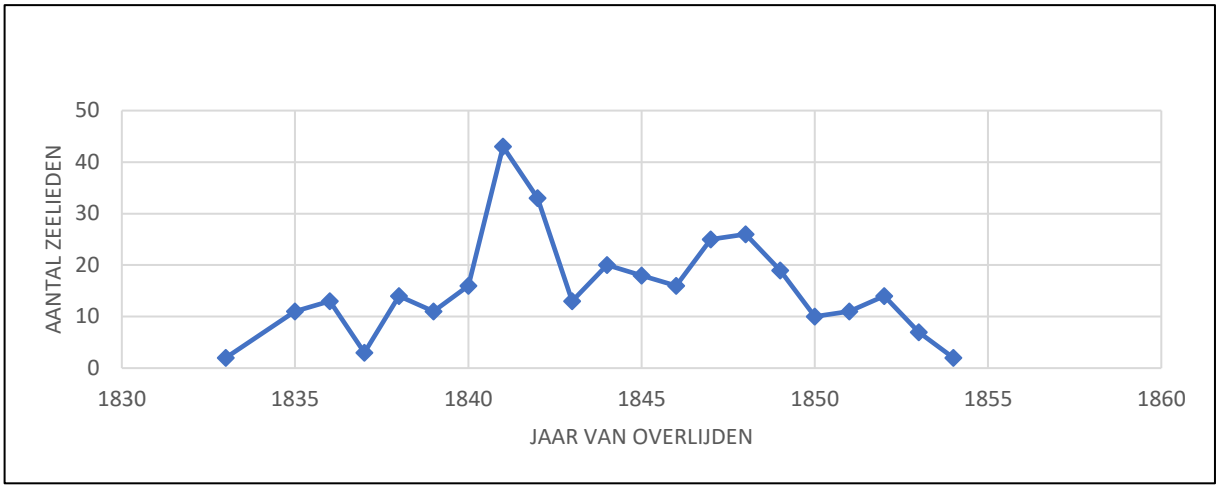
Om iets te kunnen zeggen over het bezit van zeelieden, zal allereerst een overzicht gemaakt moeten worden van de inventarissen. De goederen zijn volgens de volgende categorieën gecategoriseerd; 1) kleding 2) gereedschap 3) boeken 4) rookwaren 5) verzorging 6) luxegoederen 7) kooigoed 8) overig. Op basis van deze categorieën zal er gekeken worden welke verschillen in bezit zichtbaar worden wanneer deze worden vergeleken op basis van nationaliteit, rang en leeftijd. Belangrijk om te vernoemen is dat nationaliteit in dit onderzoek is gebaseerd op de woonplaats van de desbetreffende zeeman volgens hedendaagse standaarden. Er is niet gekozen om gebruik te maken van de geboorteplaatsen van de zeelieden omdat de bronnen hier simpelweg te weinig data over bevatten. In dit onderzoek zal daarom de volgende vraag centraal staan: *Wat kan het materiële bezit uit de inventarissen van overleden zeelieden op de Nederlandse koopvaardij in de periode 1830-1860 vertellen over de sociaaleconomische ongelijkheden tussen verschillende groepen zeelieden in dienst van de koopvaardij?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal er in het eerste hoofdstuk worden onderzocht hoe de bemanning op een koopvaardijschip in deze tijd was samengesteld. Wat kenmerkt de overleden zeelieden wiens inventarissen zijn meegenomen in dit onderzoek? Kan er een algemeen beeld geconstrueerd worden van dé zeeman aan de hand van deze documenten wanneer er wordt gekeken naar rang, leeftijd en afkomst? Vervolgens zal verder worden ingezoomd op de inhoud van de scheepskisten zodat er een beeld kan worden geschetst over het bezit van de zeelieden. Daarom zal er in hoofdstuk twee worden gefocust op de kwantitatieve verschillen die ontstaan wanneer bezit wordt ingedeeld via de acht categorieën. Vervolgens zal het derde hoofdstuk de verschillen in bezit onderzoeken op basis van de afkomst van de zeelieden. Verschilt het bezit van Nederlandse zeelieden wanneer dit wordt vergeleken met dat van niet-Nederlandse zeelieden? Zijn er bepaalde goederen die groepsgebonden zijn of iets kunnen zeggen over de groepsidentiteit en wat zegt dat over de cohesie aan boord van een schip?

## Wat kenmerkt ‘de zeeman’?

Hoe zag de bemanning op de Nederlandse koopvaardijschepen er nu precies uit in de 19$^{e}$ eeuw? Was het een divers gezelschap wanneer er gekeken wordt naar leeftijd, rang en afkomst? Na het archiefonderzoek zijn er 358 unieke zeemannen opgedoken uit de documenten van de waterschout. Om te kunnen onderzoeken wat de mate van geletterdheid was, is er gebruik gemaakt van de methode van historicus Christiaan van Bochove waarbij de aanwezigheid van handtekeningen een indicatie zouden kunnen geven over de mate van geletterdheid en

scholing.[24] Wanneer er gekeken wordt naar documenten als schuldbekentenissen binnen het archief van de waterschout kan daardoor worden aangenomen dat 82 procent van de zeelieden overwegend geletterd was. Op basis van de leeftijden die aanwezig waren bij de waterschout kan tevens worden aangenomen dat de zeemannen in dit archief gemiddeld 30 jaar oud moesten zijn geweest wanneer zij overleden. De overleden zeelieden zijn daarbij allen gestorven in de periode 1833-1854, zoals te zien is in figuur 1.




Figuur 1. Het aantal overleden zeelieden per jaar van overlijden.

Daarnaast is het voor dit onderzoek van groot belang om te weten waar de zeemannen vandaan kwamen. Van alle 358 zeelieden wiens inventaris is onderzocht, kan er bij 77 procent, oftewel 275 zeelieden, met zekerheid worden vastgesteld wat hun woonplaats op dat moment was. Van 23 procent is het dus onzeker wat hun precieze achtergrond moet zijn geweest en dit is meestal het resultaat van ontbrekende gegevens binnen dit archief. Voor het ontbreken van deze gegevens kunnen twee oorzaken worden gegeven. Allereerst gebeurt het vaak wanneer een zeeman meereist op een ander schip dan hetgeen waarop hij was aangemonsterd, bijvoorbeeld bij ziekte. Wanneer dit voorkomt in de documenten is er vaak enkel een naam met andere basale informatie opgenomen en is er verder weinig informatie beschikbaar. Een andere oorzaak is dat bepaalde formele documenten als reispassen simpelweg niet meer aanwezig zijn in dit archief. Wat de onderliggende oorzaak hiervan is, is niet geheel duidelijk maar het is aannemelijk dat deze zijn meegestuurd of verloren zijn geraakt bij het zoeken naar nabestaanden. Deze zoektocht bleek niet altijd even gemakkelijk en de waterschout kon jaren bezig zijn om de juiste

[24] C. van Bochove, M. Gerritsen en S. Trommelen, 'Nijmegenaren bij de VOC. Noodsprong of weloverwogen stap', *Jaarboek Numaga* (2020) 71-87, aldaar 83-86.

contacten te leggen. Zo moest de waterschout pas na vijf jaar correspondentie met verschillende instanties in het geval van de matroos Behrend Oldenburger concluderen dat hij geen nabestaanden kon vinden.[25]

Toch kan er van een groot gedeelte wel met zekerheid worden vastgesteld waar de zeeman vandaan kwam zoals is te zien in tabel 1 en afbeelding 2. Deze laten zien dat het overgrote merendeel van de zeelieden afkomstig waren uit Noordwest-Europa. Het is wel opmerkelijk dat uit deze gegevens blijkt dat slechts 61 inventarissen afkomstig waren van Nederlandse zeelieden. Dit betekent dat het aandeel Nederlanders slechts 22 procent zou bedragen. Dit cijfer is erg laag wanneer het wordt vergeleken met de samenstelling van de bemanning aan boord volgens historicus Matthias van Rossum. In zijn onderzoek naar segregatie aan boord van de Nederlandse koopvaardij aan het einde van de 19e eeuw stelt hij dat het percentage niet-Nederlandse zeelieden in de koopvaardij namelijk zo'n 15 tot 25 procent van de gehele bemanning zou moeten bedragen.[26] Echter lijkt dit percentage op basis van overleden zeelieden juist compleet omgedraaid te zijn en dus niet representatief voor het daadwerkelijk aantal aangemonsterde zeelieden aan boord van een koopvaardijschip. Zou de oorzaak van deze oververtegenwoordiging kunnen liggen aan de periodisering van Van Rossum? Zijn onderzoek is namelijk gebaseerd op de samenstelling van zeelieden in de tweede helft van de 19e eeuw.

Historica Elmira van Welij heeft in haar studie naar de samenstellingen van bemanning aan boord van negen VOC-schepen aan het einde van de 18e eeuw een duidelijk beeld gereconstrueerd over de afkomst van zeelieden. Zij concludeert dat Nederlanders op de vaart richting de Oost gemiddeld 43 procent waren van de gehele bemanning.[27] Het aandeel Nederlanders aan boord van een schip lijkt dus ook hier een stuk lager te liggen dan het aandeel in Van Rossums onderzoek. Het onderzoek van Jelle van Lottum, Jan Lucassen en Lex Heerma van Voss geeft hier echter een goede verklaring voor, wanneer wordt gekeken naar de langere trend. Zij constateren een kantelpunt in het jaar 1785. Vanaf dat jaar zou het aandeel niet-Nederlandse zeelieden niet meer groeien, maar juist flink dalen.[28] Figuur 2 toont aan dat zij concludeerden dat het aandeel niet-Nederlandse zeelieden in de periode 1830-1850 tussen de 25 en 12 procent zou moeten zitten, net zoals Van Rossum stelt in zijn studie.

---

[25] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 158 deel 3, Inventarislijst B.H. Oldenburger, 13 juli 1848.

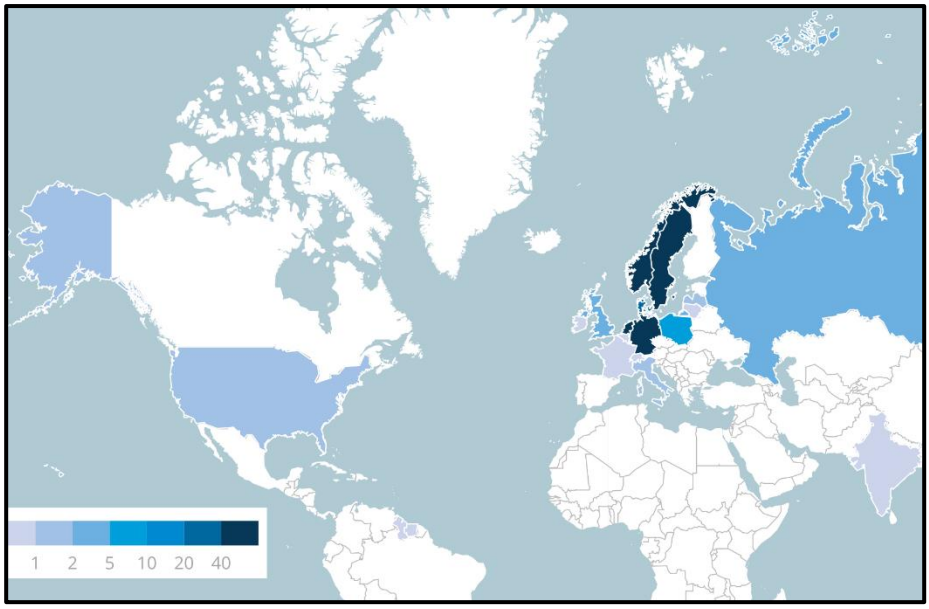
[26] Van Rossum, *Blank en bruin*, 177.

[27] E. van Welij, 'Kon'nichiwa zeelieden. De uniekheid van de reis van Batavia naar Deshima van 1781-1790' (Bachelor scriptie, Radboud Universiteit, Nijmegen 2022) 21.

[28] J. van Lottum, J. Lucassen en L. Heerma van Voss, 'Sailors, national and international labour markets and national identity, 1600-1850' in: R. Unger, *Shipping and Growth* (Leiden 2011) 309-352, aldaar 321.

| Land | Aantal |
|---|---|
| België | 1 |
| Frankrijk | 1 |
| Guyana | 1 |
| Ierland | 1 |
| India | 1 |
| Litouwen | 1 |
| Malta | 1 |
| Suriname | 1 |
| Zwitserland | 1 |
| Italië | 2 |
| Letland | 2 |
| Verenigde Staten | 2 |
| Rusland | 3 |
| Verenigd Koninkrijk | 5 |
| Polen | 6 |
| Denemarken | 21 |
| Zweden | 42 |
| Noorwegen | 53 |
| **Nederland** | 61 |
| Duitsland | 68 |
| Totaal | 275 |

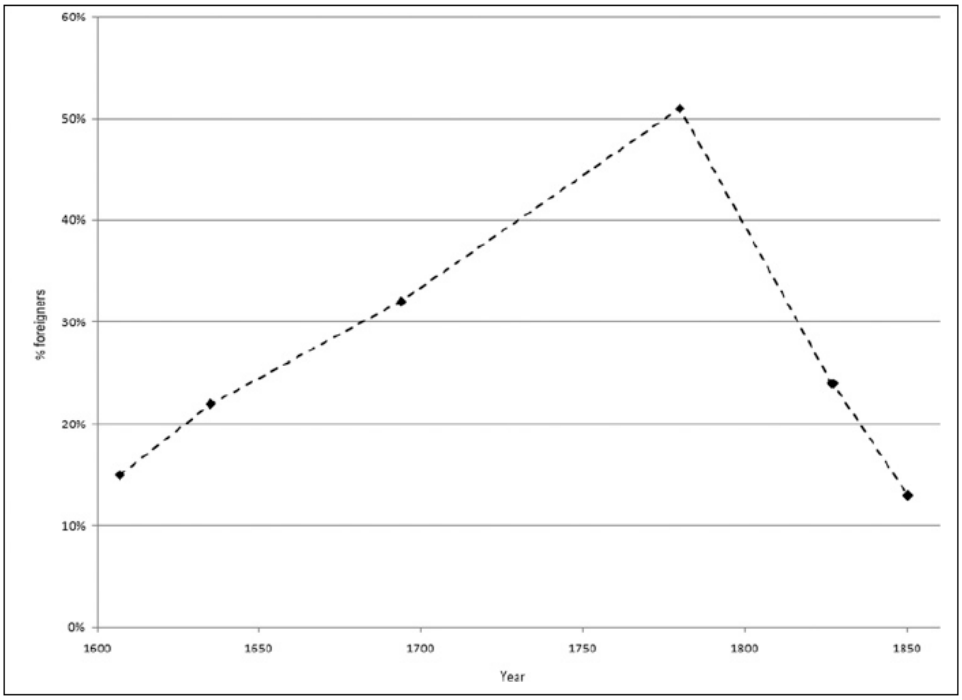
Tabel 1. Het aantal overleden zeelieden gesorteerd op nationaliteit.




Afbeelding 2. Een overzicht van het aantal overleden zeelieden per nationaliteit gebaseerd op tabel 1.

Nu rest echter de vraag waarom het aandeel Nederlanders in dit onderzoek dan zoveel lager ligt ten opzichte van andere studies. Er mag namelijk vanuit worden gegaan dat de waterschout met name in deze tijd een goed georganiseerde functie betrof op het gebied van scheepspapieren, registratie en administratie.[29] In de 'dossiers' van de verschillende zeelieden staat te lezen dat hun zaak ook daadwerkelijk is afgehandeld door de waterschout en dat de documenten daarna bewust zijn gearchiveerd. Het lijkt dus onwaarschijnlijk dat een deel moedwillig is vernietigd. Daarbij waren zeelieden niet geordend op afkomst en mocht er dus een deel van het archief verloren zijn gegaan, is het onwaarschijnlijk dat dit voor een overgroot deel uit Nederlandse zeelieden zou bestaan. Kan er geconcludeerd worden dat er minder Nederlandse zeelieden overleden op zee?

[29] K. Veraghtert, 'Havens' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 3* (Bussum 1978) 53-88, aldaar 76-77.




Figuur 2. Het aandeel van niet-Nederlandse zeelieden op de Nederlandse maritieme arbeidsmarkt, 1600-1850.[30]

Aangezien inventarissen van overleden zeelieden de basis vormen voor dit onderzoek, lijkt dit laatste argument de meest voor de hand liggende verklaring. Zeelieden werden iedere reis geconfronteerd met de dood en Van Welij concludeerde dat in de periode 1781-1790 gemiddeld zelfs 8,5 procent van de bemanning een grote reis richting Azië niet overleefde.[31] Uit de onderzochte documenten van de waterschout blijkt dat niet altijd stond vermeld waarom een zeeman de reis niet overleefde. Van de 275 zeelieden wiens nationaliteit bekend was, staat slechts in 69 gevallen (20%) beschreven hoe de zeeman daadwerkelijk is overleden. Deze doodsoorzaken kunnen meer inzicht geven in het dagelijks leven van de zeelieden en dus ook in de verschillen tussen Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden aan boord. Waren er bijvoorbeeld verschillen in de kennis van persoonlijke verzorging of seksuele- en medische voorlichting? De doodsoorzaken kunnen hier al een aanwijzing geven voor de te bekijken inventarissen want hun materiële cultuur beïnvloed hun behoeften maar wordt juist ook daardoor beïnvloed. Op basis van deze informatie kunnen drie verschillende doodsoorzaken worden onderscheiden.

De meest voorkomende doodsoorzaken waren het overlijden door ziekte aan boord van een schip of in een hospitaal aan wal. Aan welke ziekten de zeelieden overleden is echter vaak onduidelijk, slechts in enkele gevallen is bekend aan welke ziekten de zeemannen overleden.

[30] Van Lottum, 'Sailors, national and international labour markets and national identity, 1600-1850' 321.
[31] Van Welij, 'Kon'nichiwa zeelieden' 17.

Historicus Jaap Bruijn stelt dat dit kenmerkend is voor het onderzoek naar de gezondheidstoestand aan boord van de koopvaardij waarover weinig gegevens zouden bestaan.[32] Zijn onderzoek liet zien dat er slechts één keer dieper werd ingegaan op de gezondheid van de desbetreffende bootsman. De scheepsarts schreef het rapport expliciet uit om te kunnen motiveren waarom de bootsman niet meer in staat was om te werken in de periode voor zijn overlijden. Het oordeel van de scheepsarts was een venerische ziekte waarmee de bootsman aan boord was gekomen.[33]

Hoewel geslachtsziekten in het algemeen vaker voorkwamen onder zeelieden, is het onbekend of het ook daadwerkelijk een frequente doodsoorzaak was.[34] Wel is het bekend dat zeelieden vaak een slechte persoonlijke verzorging onderhielden op het gebied van kleding, slaapomstandigheden en hygiëne.[35] Een andere doodsoorzaak die hieraan wordt gekoppeld onder zeelieden was namelijk schurft.[36] Het is mogelijk dat de toenemende aandacht voor deze onderwerpen vanaf het begin van de 19e eeuw heeft bijgedragen aan een lager sterftecijfer onder verschillende groepen.[37] Naast schurft en geslachtsziekten werd er in de literatuur ook vaak gesproken over de gevolgen van tropische ziekten. Veel zeelieden zouden bijvoorbeeld tijdens hun reizen sterven aan de gevolgen van cholera, dysenterie en malaria.[38] Door het grote aantal ziekten waarmee de zeelieden geconfronteerd konden worden, is echter weinig te zeggen over de precieze doodsoorzaak van de zeelieden in deze dataset.

De tweede doodsoorzaak in dit onderzoek is verdrinking ten gevolge van het overboord slaan van een schip. Veel zeelieden waren niet of slecht in staat om te zwemmen en raakten daardoor snel in de problemen wanneer zij ter water raakten.[39] Dit kon gebeuren door slecht weer maar vaak was dit het gevolg van een onoplettendheid of ongeluk. Veel zeelieden verdronken juist wanneer het schip ter reede lag of wanneer ze met een sloep aan wal gingen.[40] Daarnaast waren ongelukken aan boord ook een belangrijke doodsoorzaak, zelfs wanneer zeelieden niet van boord vielen, waardoor ze behoren tot de derde doodsoorzaak onder

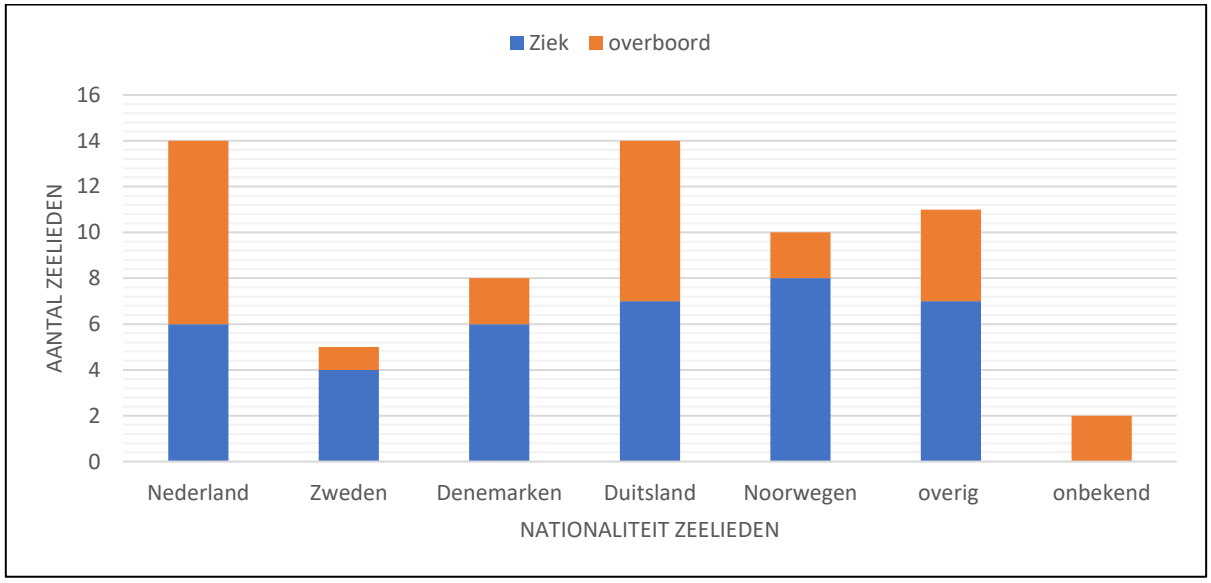
---

[32] Bruijn, 'Zeevarenden', 179.
[33] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 171 deel 16, Brief dr. Hennings, 23-09-1835.
[34] T. Carter, *Merchant Seamen's Health, 1860-1960. Medicine, Technology, Shipowners and the State in Britain* (Woolbridge 2014) 45-46.
[35] L. Gillespie, *Advice to the commanders and officers of his Majesty's fleet serving in the West Indies, on the preservation of the health of seamen* (1798) 4.
[36] Carter, *Merchant seamen's health, 1860-1960,* 42-45.
[37] Ibidem 11-12.
[38] Bruijn, 'Zeevarenden', 179.
[39] Bruijn, 'Zeevarenden', 158.
[40] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 168 deel 13, Inventarislijst Clemens Wilbring, 16 februari 1843.

zeelieden. Vaak was het ongeluk het gevolg van een val, zo overleed de Duitse matroos Jasper Tjaden aan de gevolgen van een val in het ruim net als de Nederlandse matroos Schoffelmeijer die nog voor vertrek doodviel aan boord van het schip.[41]

Wanneer wordt gekeken naar de twee meest voorkomende doodsoorzaken op basis van afkomst, zoals in figuur 3, valt er gelijk iets opmerkelijks op. Want hoewel ziekte het vaakst is genoemd als doodsoorzaak, vormt deze procentueel juist een minderheid bij Nederlandse en Duitse zeelieden. Waren deze zeevaarders beter ingelicht over ziekten of persoonlijke verzorging of hadden zij gewoonweg betere weerstand? Wat betreft persoonlijk verzorging zal later in dit paper worden onderzocht of deze zeelieden meer producten bij zich droegen die dat bevorderden. Het is echter aannemelijk dat Nederlandse en Duitse zeelieden betere voorlichtingen konden verkrijgen aangezien veel onderzoeken spreken van de goede opleidingen van Duitse en Nederlandse artsen aan het begin van de 19e eeuw.[42]

Hoewel Nederlanders niet de meerderheid vormden van de bemanning, toont tabel 1 toch aan dat Nederlandse zeelieden behoorden tot één van de vijf grotere groepen opvarenden wanneer wordt gekeken naar afkomst. Samen met Duitsland, Noorwegen, Zweden en Denemarken was Nederland verantwoordelijk voor 89 procent van de zeelieden in dit onderzoek. Afbeelding 3 toont aan dat er een hoge concentratie ligt in de omgeving van het Oostzeegebied en Noorwegen wanneer er wordt gekeken naar de woonplaats van de zeelieden. Waarom was de Amsterdamse haven juist in deze regionen zo in trek als aanmonsterplaats?




Figuur 3. Doodsoorzaken van zeelieden geordend naar nationaliteit.

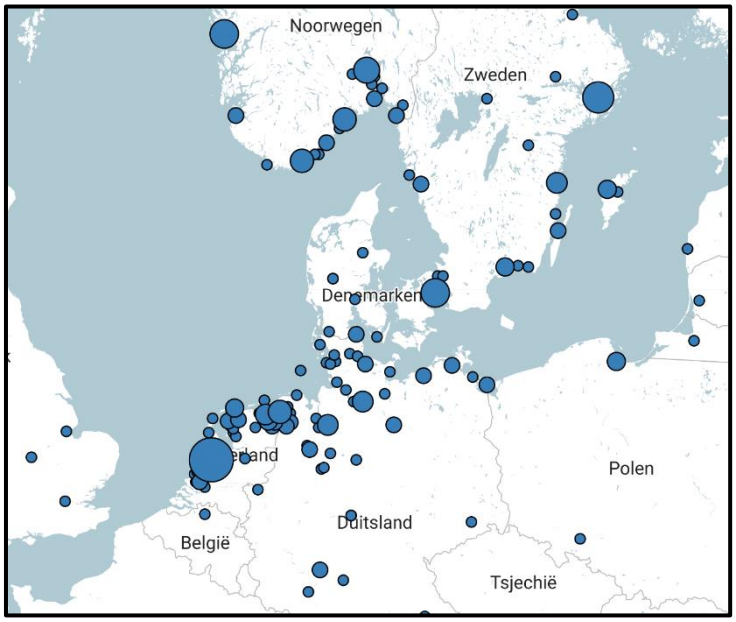
[41] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 166 deel 11, Inventarislijst J.J. Schoffelmeijer.
[42] Bruijn, 'Zeevarenden', 178.

Volgens Van Lottum is dit migratiepatroon te verklaren vanuit de economische situatie van de westelijke provincies van de Nederlanden vanaf de 17e eeuw. Vanaf dit punt is er namelijk een grote economische groei zichtbaar die de bevolkingsgroei overtrof waardoor een groot arbeidstekort bestond.[43] Dit zou ervoor zorgen dat lonen in het westen van Nederland tot de hoogste van Noord-Europa zouden behoren. Enkel in Londen zouden de lonen uiteindelijk aan het einde van de 18e eeuw hoger liggen dan Amsterdam en omstreken.[44] Deze ontwikkeling zorgde ervoor dat er een migratiestroom ontstond en werd gehandhaafd vanuit agrarische gebieden in Noordwest-Europa waar minder mogelijkheden tot arbeid bestonden en de levenstandaard laag was.[45] In de 19e eeuw bleven er zowel kwalitatief als kwantitatief een tekort aan zeelieden terwijl in 1830 de bevolking juist was verdrievoudigd en de vraag was afgenomen. Toch bleef de trek van buitenlandse zeevaarders op de Nederlandse koopvaardij aanhouden.[46]

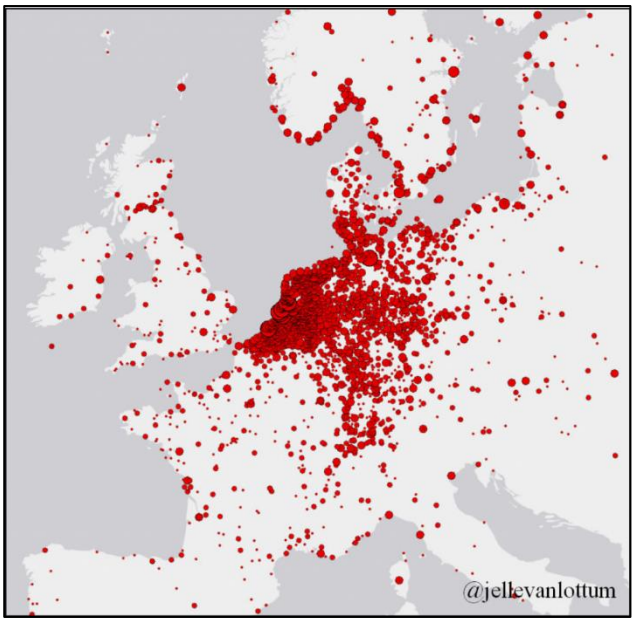
Bij bestudering van afbeelding 3 wordt duidelijk dat deze vorm van migratie die al bestond ten tijde van de VOC (afbeelding 4) inderdaad in stand werd gehouden. Het Duitse achterland bleef een belangrijke leverancier voor de maritieme arbeidsmarkt evenals de armere Nederlandse gebieden in het noorden. Dat er een soortgelijk patroon zichtbaar is, heeft in alle waarschijnlijkheid ook te maken met kettingmigratie waarbij eerdere groepen de overstap naar Amsterdam faciliteren voor nieuwe groepen. Toch lijkt er wel een verandering plaats te vinden waarbij er meer migratie plaatsvindt vanuit grotere steden zoals Kopenhagen, Stockholm of Bergen. Van Lottum bepleit dat de standaard in deze steden juist beter werd in de 19e eeuw, maar waarom komen er dan juist meer zeelieden?[47]

Naast de grote landen als Duitsland, Nederland, Noorwegen, Zweden en Denemarken, die naar voren komen in tabel 1, is er tevens een grote variatie aan landen waar slechts een aantal zeelieden vandaan komen in de documenten van de waterschout. Het aandeel van zeelieden uit deze 'overige' landen is slechts 11 procent. Zijn er specifieke verschillen aan te duiden wanneer er wordt gekeken naar deze kleine groep overige zeelieden? Wat opvalt wanneer gekeken wordt naar zeelieden afkomstig uit de 'overige landen', is dat er procentueel gezien vaker zeelieden meevaren als enkele reis ten opzichte van de 'grote landen'. Een voorbeeld hiervan was de Italiaanse Antonio Fontano die eigenlijk als matroos voer op het schip Ceram. Nadat zijn schip

[43] Van Lottum, *Across the North Sea,* 60.
[44] C. van Bochove, 'The economic consequences of the Dutch. Economic integration around the North Sea, 1500-1900' (dissertatie, Universiteit Utrecht, 2008) 70-71.
[45] Van Lottum, *Across the North Sea*, 60.
[46] Bruijn, 'Zeevarenden', 158.
[47] Van Lottum, *Across the North Sea,* 172-178.




Afbeelding 3. Afkomst van zeelieden in de dataset tussen 1833-1854 gebaseerd op geboorte- en woonplaats




Afbeelding 4. Afkomst van zeelieden van de VOC gebaseerd op monsterrollen [48]

op 5 november 1846 op de noordkust van het Prinsen-Eiland (tegenwoordig Palau Panaitan) was gestrand, heeft hij eerst nog dagen vastgezeten. Berichten spreken over de reddeloze staat van het schip waardoor de gezagvoerder en zijn 43 bemanningsleden het schip moesten verlaten in de reddingsboten.[49] In een onverhoopte poging Anjer op Java te bereiken, werden zij opgepikt door andere schepen.[50] Antonio Fontano was al zijn bezit op zee kwijtgeraakt en bovendien gestrand in Batavia. Om terug naar Europa te kunnen varen monstert hij voor een enkele reis aan op het fregat Prins-Hendrik waar hij aan boord is overleden onder onbekende omstandigheden. Dit voorbeeld toont aan waarom zeelieden belanden op een ander schip dan waarop zij oorspronkelijk arriveerden en toont daarbij ook goed aan hoe zeelieden uit verschillende landen uiteindelijk aanmonsteren op een Nederlands koopvaardijschip.

Hoewel voor de minder vaak voorkomende nationaliteiten uit de dataset geldt dat zij vaak per toeval aanmonsterden op een Nederlands schip, geldt dit in dezelfde dataset niet voor landen als Duitsland of Zweden in veel mindere mate. Het is daarom interessant om uit te zoeken waarom zij bewust aanmonsterden op Nederlandse schepen. Van Rossum sprak in zijn onderzoek over het ontstaan van een gesegmenteerde arbeidsmarkt in de tweede helft van de

[48] Maritime Careers (HUMIGEC), https://www.maritimecareers.eu/humigec/ (geraadpleegd op 15-12-2022).
[49] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 168 deel 13, A. Fontano, 13 september 1847.
[50] Stichting Maritiem-Historische Databank, https://www.marhisdata.nl/schip&id=13511 (geraadpleegd op 12-12-2022).

19e eeuw. Hierbij zouden verschillende etnische groepen gebonden worden aan specifieke lagen van de arbeidsmarkt waarbij niet-Europese zeelieden vooral gebonden werden aan de allerlaagste lagen.[51] Om te kunnen onderzoeken of er een zekere mate van segregatie op formeel niveau aanwezig zou kunnen zijn in het begin van de 19e eeuw, is er gekeken naar de rangen van de zeelieden. Tabel 2 geeft een overzicht van het aantal gevonden zeelieden per rang en nationaliteit en is geordend van de hogere officiersfuncties tot aan de lagere rangen van 'het volk', oftewel de matrozen en lichtmatrozen.

Op basis van deze gegevens blijkt gelijk dat 'het volk', waaronder de matrozen en lichtmatrozen vallen, de grootste groep is binnen het onderzochte bronmateriaal. Dit valt binnen het verwachtingspatroon aangezien deze groepen in realiteit aan boord van een schip ook verreweg de grootste groep vormden. Dat er weinig stuurmannen of doctoren aanwezig zijn is in het licht van deze beredenering ook representatief te noemen aangezien deze normaliter in veel mindere mate voorkwamen.

| Rang | Nederland | Duitsland | Zweden | Noorwegen | Denemarken | Overig | Onbekend | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stuurman | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 2e stuurman | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Dokter | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| Bootsman | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| Bootsmansmaat | 0 | 3 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 9 |
| Onder bootsman | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| O. bootsmansmaat | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Hofmeester | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Kuiper | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Kok | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 12 |
| Koksmaat | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Zeilmaker | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 4 | 14 |
| Timmerman | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 2 | 9 |
| Onder timmerman | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| Matroos | 36 | 46 | 31 | 45 | 29 | 23 | 38 | 248 |
| Lichtmatroos | 12 | 8 | 2 | 0 | 0 | 1 | 10 | 33 |
| Onbekend | | | | | | | | 13 |
| Totaal | 60 | 68 | 41 | 52 | 34 | 28 | 62 | 358 |

Tabel 2. Aantal zeelieden gesorteerd op basis van rang en afkomst.

[51] Van Rossum, *Hand in hand*, 5.

Wanneer er naar de verdeling wordt gekeken op basis van afkomst wordt het echter lastig om hier een eenduidige conclusie te formuleren. Op basis van deze verdeling lijkt er bijna geen sprake van een bias richting zeelieden van een bepaalde afkomst te zijn. De hoogste rangen wordt genomen dat het hier gaat om functies waarvoor vaak een opleiding was vereist.[52] Hierdoor waren banen als deze lastig bereikbaar door promotie van onderop en daardoor waarschijnlijk ook voor zeelieden met een andere nationaliteit.

De samenstelling van de bemanning gezien vanuit de inventarislijsten schetst een genuanceerd beeld. De zeemannen waren vaak geletterd en hebben dus enige mate van scholing gehad. Daarbij waren ze voornamelijk afkomstig uit Noordwest-Europa wat past binnen de bestaande migratiepatronen zoals is aangetoond in het onderzoek van Van Lottum naar de VOC. De meeste zeelieden waren afkomstig uit Duitsland, Nederland, Zweden, Noorwegen of Denemarken en monsterde aan op de rang van matroos. Matrozen waren de grootste groep, maar dit is een correcte afspiegeling van de daadwerkelijke arbeidsverdeling aan boord. Waar wel een verschil zichtbaar was, was de nationaliteit van de zeelieden. Hoewel de bronnen een relatief kleine groep Nederlandse zeelieden laat zien, was dit volgens onderzoeken van Van Welij of Van Rossum in realiteit een veel grotere groep. Dit zou te maken kunnen hebben met het feit dat Nederlandse en Duitse zeelieden minder vaak overleden aan ziekten dan zeelieden met een andere nationaliteit. Wellicht kan hun materiële nalatenschap, dat in het volgende hoofdstuk besproken wordt, meer licht werpen op de vraag waarom zij minder vaak aan ziektes stierven en er toch ongelijkheid bestond tussen Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden.

## De scheepskisten worden geopend

Bijna iedere zeeman wiens inventaris is bekeken voor dit onderzoek bezat één of meerdere zogenaamde scheepskisten. Voordat deze kisten spreekwoordelijk zullen worden geopend, valt er al iets belangrijks op. In de inventarissen wordt namelijk vaak gesproken van beschilderde scheepskisten en in sommige gevallen staat zelfs vermeld dat het hier gaat om bloemen of bonte kleuren.[53] Deze beschrijvingen tonen aan dat de kisten enorm persoonlijk waren en dat er grote waarde werd gehecht aan hun persoonlijke bezittingen. Historica Judith Fingard onderschrijft dit door te stellen dat deze kisten de meest kostbare bezittingen van de zeelieden bevatten.[54] Ook is het aannemelijk dat de beschilderde kisten iets van de identiteit van de zeeman konden uitdragen en daarbij een rol speelden in de sociale constructie van identiteit. Het visueel

[52] Bruijn, 'Zeevarenden', 187-190.
[53] Dit is bijvoorbeeld het geval bij zeelieden jan Hinderks janssen en Jens Pettersen; Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 171 deel 16, Inventarislijst Jens Pettersen, 1848.
[54] J. Fingard, *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada* (Toronto 1982) 79.

uitdragen van een eigen identiteit aan boord van het schip was dus kennelijk belangrijk voor de zeelieden. Het beschilderen van de kisten kwam dan ook vaak voor en was niet voorbehouden aan een bepaalde groep of nationaliteit. Zijn deze verschillen wel zichtbaar wanneer er gekeken wordt naar de inhoud van deze scheepskisten?

| Categorie | Aantal | % |
|---|---|---|
| Kleding | 7832 | 57 |
| Overig | 2066 | 15 |
| Gereedschap | 1213 | 8 |
| Rookwaren | 806 | 6 |
| Kooigoed | 795 | 6 |
| Verzorging | 543 | 4 |
| Boeken | 490 | 4 |
| Luxe goed | 108 | 1 |

Tabel 3. Het aantal voorwerpen uit de inventarissen van overleden zeelieden gesorteerd per categorie.

Tabel 3 toont aan hoeveel voorwerpen werden gevonden binnen de inventarissen van de zeelieden. De voorwerpen in deze tabel zijn geordend volgens de eerdergenoemde categorieën kleding, gereedschap, boeken, rookwaren, verzorging, luxegoederen, kooigoed en overig. Wat gelijk opvalt, maar tevens niet heel opmerkelijk is, is dat meer dan de helft van het bezit bestond uit kledingstukken. Ook bij de 19e-eeuwse Britse zeelieden in het onderzoek van historica Meaghan Walker bestaat het leeuwendeel van de inventarissen uit kleding. Zij stelt dat haast iedere zeeman wel een koffer of kledingzak vol kleding meenam aan boord van het schip, hierdoor hadden de zeelieden vaak ten minste één extra setje kleding in bezit.[55] Vaak werd dit aangevuld door een aantal extra kledingstukken die de zeelieden van wat meer comfort moesten voorzien. Het kan hierbij gaan om een dikke trui of jas maar ook om beroep specifieke kledingstukken als een zuidwester of een oliepak. Pakken en broeken van zogenaamd oliegoed komen op aan het einde van de achttiende eeuw en waren gemaakt uit een waterdichte zeildoeken stof.[56] Deze kleding bood de zeelieden een goede bescherming tegen de vaak barre

[55] Walker, *In the inventories of deceased British merchant seafarers,* 332.
[56] K. De Leeuw, 'Kleding in Nederland 1813-1920. Van een traditioneel kleedpatroon naar een begin van modern kleedgedrag' (Dissertatie, Universiteit Tilburg, 1991) 102.

weersomstandigheden en is samen met de zuidwester wellicht een van de meest herkenbare kledingstukken van de zeeman.

Hoewel kleding bij de meeste zeelieden ruim de helft van de inventaris innam, bezat de gemiddelde zeeman een grote verscheidenheid aan spullen. Deze hoge diversiteit aan eigendommen is dan ook terug te zien in tabel 3 wanneer men kijkt naar de grootte van de categorie overig. Wanneer verder wordt ingezoomd op deze categorie valt op dat deze vooral is in te delen in een aantal grote subgroepen. Zo vormen namelijk alle voorwerpen die te maken hebben met eetgerei al 32 procent van deze categorie. Vooral de hoeveelheid kommen die de zeelieden met zich meedroegen ligt hieraan ten grondslag. Naast dat haast iedere zeeman standaard een mes met zich meedroeg, bezaten de meesten ook lepels om de rantsoenen aan boord te nuttigen. Borden en vorken kwamen wel voor maar slechts in kleine getalen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de soorten voedsel die de zeelieden aan boord konden verwachten, welke zich vaak beperkten tot variaties op gort, brood, soep, vlees en erwten.[57] Een tweede groep binnen deze categorie beslaat 30 procent en wordt gevormd door alle scheepskisten en zakken waarin de eigendommen van de zeelieden werden vervoerd en bewaard. Hierdoor blijft er nog 38 procent over aan diversen die minder goed onder te brengen zijn in een subcategorie, maar vooral te maken hebben met contanten, spullen die door de auteurs zijn aangemerkt als 'rommel' en wat handigheden als lucifers, koffiemolens en bezems.

Naast kleding en diversen toont tabel 3 aan dat een gemiddelde inventaris ook enkele gereedschappen moet hebben bevat. Uiteraard ligt het cijfer hier iets hoger door het grote aantal gereedschappen van timmerlieden en zeilmakers. Hun inventarissen bestonden voor het grootste gedeelte uit gereedschappen die zij nodig hadden om hun beroep uit te oefenen. Toch bezaten vrijwel alle zeelieden wel enige gereedschappen als naalden, messen of schoenmakersgereedschappen. Door deze gereedschappen waren de zeelieden in staat om ten alle tijden kleine reparaties uit te voeren zoals het repareren van kleerscheuren.[58] Door de schaarste aan boord van de schepen en het gebrek aan met name nieuwe kleding moest men innovatief zijn en spaarzaam omgaan met hun bezit. In de gemiddeld zeven tot acht maanden dat de zeelieden weg van huis waren, konden zij namelijk alleen aan nieuwe spullen komen wanneer het schip aanmeerde in een haven of wanneer iemand overleed op zee.[59]

[57] Bruijn, 'Zeevarenden', 176.
[58] Walker, 'In the inventories of deceased British merchant seafarers' 342-342.
[59] F. Gaastra, 'De vaart buiten Europa' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. D*eel 3 (Bussum 1978) 262-317, aldaar 285.

Iets wat vrij zelden werd overgekocht tijdens de veilingen aan boord van het schip wanneer een zeeman overleed, zijn de voorwerpen die gerelateerd waren aan de slaapplek van de zeelieden. Zeelieden kregen aan boord van hun schip vaak een nummer toegewezen waar zij hun slaapgerij mochten uitstallen.[60] Door middel van kooigordijnen creëerden veel zeelieden hier hun eigen slaapruimte waarin ze nog van wat schaarse privacy konden genieten.[61] Ondanks dat vrijwel de gehele bemanning wel iets bezat om enigszins comfortabel te kunnen slapen, zoals een laken of een matras, werden deze spullen vaak niet doorverkocht of vermeld op de inventarislijsten.[62] Slechts sommige lijsten geven voor het ontbreken van deze eigendommen een verklaring en tonen aan dat deze vaak werden vernietigd door ze overboord te gooien. Het vernietigen van kooigoed was nauw verbonden met de eerdergenoemde doodsoorzaken van de zeelieden. Aangezien een aanzienlijk deel van de zeelieden overleed door ziekten werd de kleding die zij aanhadden en hun kooi gezien als besmet of bedorven. Vaak werden lijken daarom ingenaaid in de hangmat of het laken waarop de gestorven zeeman lag om samen met zijn kooigoed overboord te worden gezet.[63] Situaties als deze zorgden er dan ook vaak voor dat matrassen en stro omwille van de hygiëne werden verboden op de koopvaardijschepen.[64]

Het vernietigen van besmette spullen is één van de maatregelen die terug te vinden zijn ter bevordering van de hygiëne aan boord. In de praktijk werden schepen ook geregeld geschrobd en goederen gelucht, maar ook in de inventarissen zijn veel eigendommen te vinden die verwijzen naar enige kennis van hygiëne.[65] Toch bleken er nog geen voorschriften te bestaan voor de zeelieden waardoor slechts een deel van de zeelieden spullen bij zich draagt wat hieraan is gerelateerd. Hierdoor valt het aandeel spullen betreffende hygiëne vrij laag uit in tabel 3. Ongeveer een kwart van de zeelieden bezat een stuk zeep wat onderstreept dat het gebruik van zeep nog niet gangbaar was onder het merendeel van de zeelieden. Op medisch gebied wordt in deze tijd ook nog weinig geschreven over hygiëne. Ondanks dat een deel van de doctoren schreef over de voordelen voor de huid wanneer de huid werd schoongehouden met zeep, was er nog veel weerstand omdat velen het nut niet inzagen van het regelmatig wassen van de huid.[66]

---

[60] J. Oderwald, *Het merkwaardige dagboek van een Nederlandsch zeeman 1795-1860. Naar het memoriaal van Vice-Admiraal J. Boelen Jzn.* (Amsterdam 1943) 3-4.
[61] J. Harley, 'Consumption and Poverty in the Homes of the English Poor, c.1670-1834', *Social History* 43:1 (2018) 81-104, aldaar 92.
[62] J. van Beylen, 'Scheepstypen' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. D*eel 2 (Bussum 1978) 11-72, aldaar 16.
[63] Zie bijvoorbeeld de inventaris van de matroos Erich Hoymark; Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 159 deel 4, Inventarislijst Erich Hoymark, 16 mei 1838.
[64] Van Beylen, 'Scheepstypen', 16.
[65] J. Lucassen, 'Zeevarenden' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. D*eel 2 (Bussum 1978) 126-158, aldaar 147.
[66] De Leeuw, *Kleding in Nederland*, 56-57.

In tabel 3 is tegelijkertijd zichtbaar dat ook boeken maar een klein aandeel vormen van de algehele inventaris van een zeeman. Dit lage cijfer is op zijn minst bijzonder te noemen wanneer in acht wordt genomen dat de meeste zeelieden een hoog niveau van geletterdheid bezaten.[67] Wanneer er specifieker wordt gekeken naar de verkoopprijzen van de boeken aan boord van een schip, valt erop dat de prijzen van kerkboeken hoger lagen dan die van andere leesboeken. Zo bevond zich bijvoorbeeld in de inventaris van de matroos Heertje Larrebeij een exemplaar van het Nieuwe testament dat werd verkocht voor 50 cent terwijl een boek over de vaderlandse geschiedenis in dezelfde inventaris voor slechts 15 cent van hand ging.[68] Dit verschil impliceert dat er veel waarde werd gehecht aan het bezitten van een bijbel. Toch zijn er slechts 42 bijbels terug te vinden in de inventarissen, drie keer minder dan andere boeken. Dat er toch veel waarde werd gehecht aan het geloof blijkt uit het feit dat er vaak aandacht was voor geestelijke verzorging aan boord. In welke vorm of mate hier iets mee werd gedaan, hing af van de schipper. Zo was het volgens historicus Jan Bruijn op sommige schepen gebruikelijk om samen te komen voor gebed en andere schepen om een zondagsmis bij te wonen op het dek wanneer het weer dat toeliet.[69]

Het lage aantal boeken is echter niet kenmerkend te noemen voor de Nederlandse casus, want ook in de Britse inventarissen van Walker komen deze relatief weinig voor. [70] Een andere overeenkomst met Walkers onderzoek is terug te zien in de categorie met luxe voorwerpen. Walker stelt dat voorwerpen als sierraden geen groot aandeel hebben gehad in de inventarissen van Engelse zeelieden en dit komt overeen met de resultaten uit tabel 3.[71] Wellicht opmerkelijk is dat zij in dit rijtje ook kort het lage aandeel van tabak en rookwaren noemt terwijl deze juist een grote groep vormen in tabel 3. Dit grote verschil is bijzonder te noemen want tabak werd in deze tijd in zowel Engeland als Nederland voornamelijk gezien als genotsmiddel.[72] Zuid-Afrikaanse historici Sophia en Stan Du Plessis bieden een mogelijke verklaring voor dit verschil door te stellen dat zeelieden binnen de VOC van oudsher betalingen ontvingen in natura.[73] Deze betalingen 'buiten de boeken om' zouden mogelijk nog immer worden toegepast in de 19e eeuw.

---

[67] Van Bochove, 'Nijmegenaren bij de VOC' 83-86.

[68] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 158 deel 3, Inventarislijst Heertje Larrebeij, april 1848.

[69] J. Bruijn, 'Zeevarenden',179.

[70] Walker, *In the inventories of deceased British merchant seafarers,* 344.

[71] Ibidem.

[72] W.J. Mulder, 'Roken en artsen. Van geneeskrachtig wondermiddel tot individuele tabaksontmoediging' *Nederlands Tijdschrift Geneeskunde* 52:26 (2008) 1485-1488, aldaar 1485.

[73] S. Du Plessis en S. Du Plessis, 'Happy in the service of the company. The purchasing power of VOC salaries at the Cape in the 18th century', *Economic History of Developing Regions* 27:1 (2012) 125-149, aldaar 137.

Dit is echter lastig te onderzoeken omdat deze betalingen nooit werden vermeld op de monsterrollen.[74]

## Zoek de verschillen

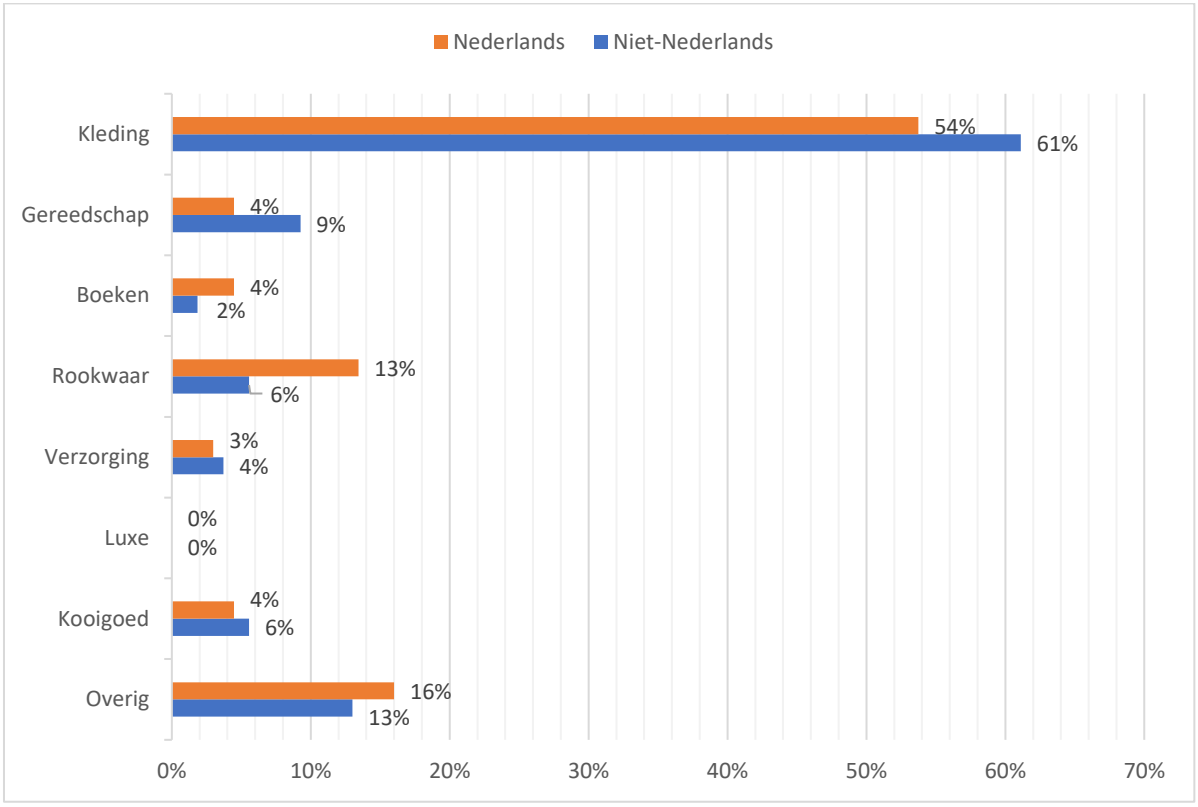
Op basis van Walkers onderzoek kan dus worden vastgesteld dat er verschillen bestonden tussen de inventarissen van Engelse en Nederlandse zeelieden. Maar bestaan deze verschillen ook binnen de Nederlandse koopvaardij wanneer de inventarissen worden gesplitst in Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden? Figuur 4 toont aan dat deze verschillen in bezit wel degelijk bestaan wanneer dit onderscheid wordt gemaakt. De figuur laat zien hoeveel procent een bepaalde categorie binnen een gemiddeld inventaris van een Nederlandse en een niet-Nederlandse zeeman voorkomt. Er is hier gekozen om een gemiddelde te nemen van deze inventarissen omdat er significante verschillen bestaan in de representativiteit van het aantal Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden. Een gevolg hiervan is echter dat de categorie 'luxe' hierdoor in beide gevallen is uitgekomen op een gemiddeld bezit van 0,2 procent per persoon waardoor deze nul procent beslaat.

Een andere opmerking bij figuur 4 is dat Nederlandse opvarenden gemiddeld meer spullen zouden bezitten dan niet-Nederlandse zeelieden, namelijk 67 tegenover 54 bezittingen bij niet-Nederlanders. In eerste instantie lijkt het aannemelijk om dit verschil toe te schrijven aan een verschil in salaris tussen de twee groepen. Om deze aanname te toetsen is er daarom gekeken naar de afrekeningen van de zeelieden in deze dataset. In 187 gevallen kan daardoor met zekerheid worden vastgesteld wat het maandelijkse salaris was van een zeeman gesorteerd op basis van rang en afkomst zoals is te zien in figuur 5. Wat opvalt is dat er in deze figuur slechts zes rangen zijn opgenomen, dit zijn namelijk de enige rangen waarbij de salarissen in beide categorieën, zowel Nederlands als niet-Nederlands, bekend waren.

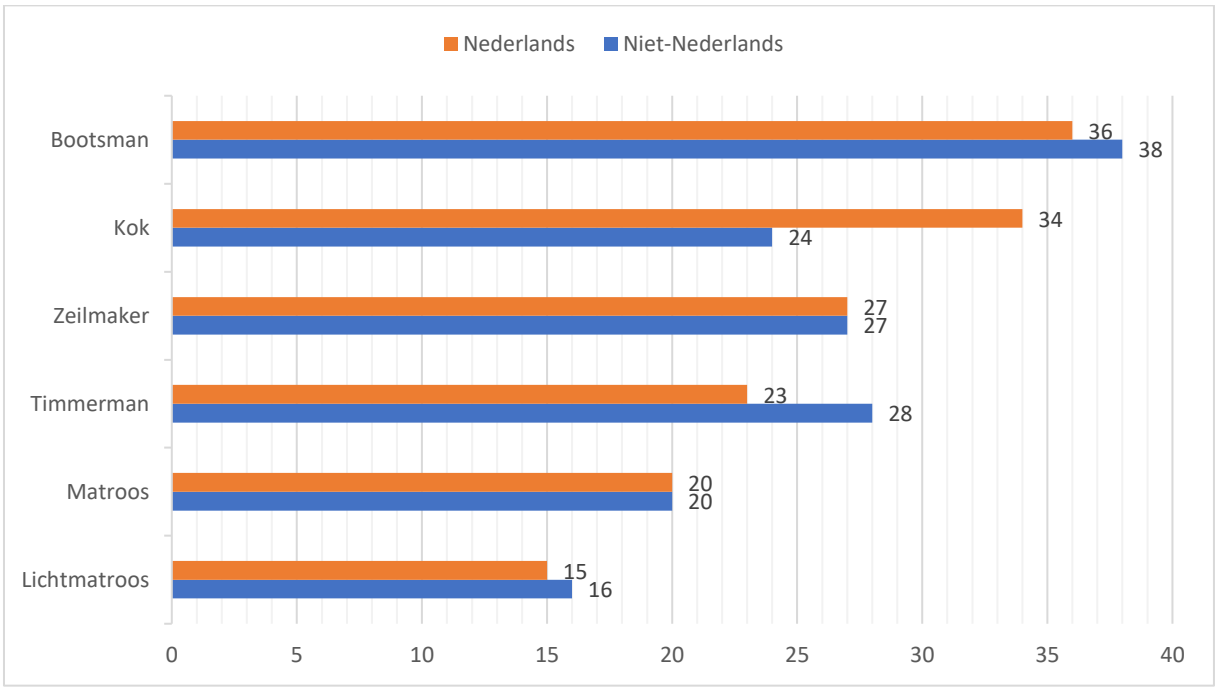
Figuur 5 toont aan dat er vaak geen sprake was van significante verschillen tussen de lonen van zowel Nederlanders als niet-Nederlanders. Toch springen er twee rangen uit waarbij wel een degelijk verschil zichtbaar is, namelijk die van kok en timmerman. Een verklaring voor het feit dat deze zo uiteenlopen heeft in de meeste gevallen te maken met de mate van bekwaamheid van de zeelieden.

Een voorbeeld hiervan was de koksmaat Johannes Ruijter uit Dordrecht. Johannes monsterde aan op de Admiraal van Heemskerk als kok. Er was hierbij afgesproken dat hij 36 gulden als gage per maand zou gaan verdienen wat vergeleken met de andere lonen een immens bedrag moet zijn geweest. Het laat zien dat een goede kok werd gewaardeerd aan boord van

[74] Ibidem.




Figuur 4. Het aandeel voorwerpen per categorie gebaseerd op de gemiddelde inventaris van een overleden zeeman onderverdeeld op basis van afkomst.




Figuur 5. Maandelijkse gage van de overleden zeelieden gebaseerd op rang en afkomst.

een koopvaardijschip in deze tijd. Echter werd Johannes wegens onbekwaamheid alvorens het uitgegaan gedegradeerd tot koksmaat.[75] Deze degradaties kwamen een aantal keer voor, maar enkel bij Nederlandse zeelieden. Dit insinueert dat er kritisch werd gekeken naar het handelen van Nederlandse scheepskoks aan boord. Het is daarom aannemelijk dat Nederlandse scheepskoks een hoger salaris verdienden omdat er moest worden voldaan aan deze hoge standaarden in combinatie met een klein aantal koks dat hieraan kon voldoen. Dat niet-Nederlandse scheepskoks minder verdienden maar er in deze groep geen degradaties zijn gevonden, laat zien dat dit verwachtingspatroon in mindere mate bestond voor niet-Nederlandse scheepskoks.

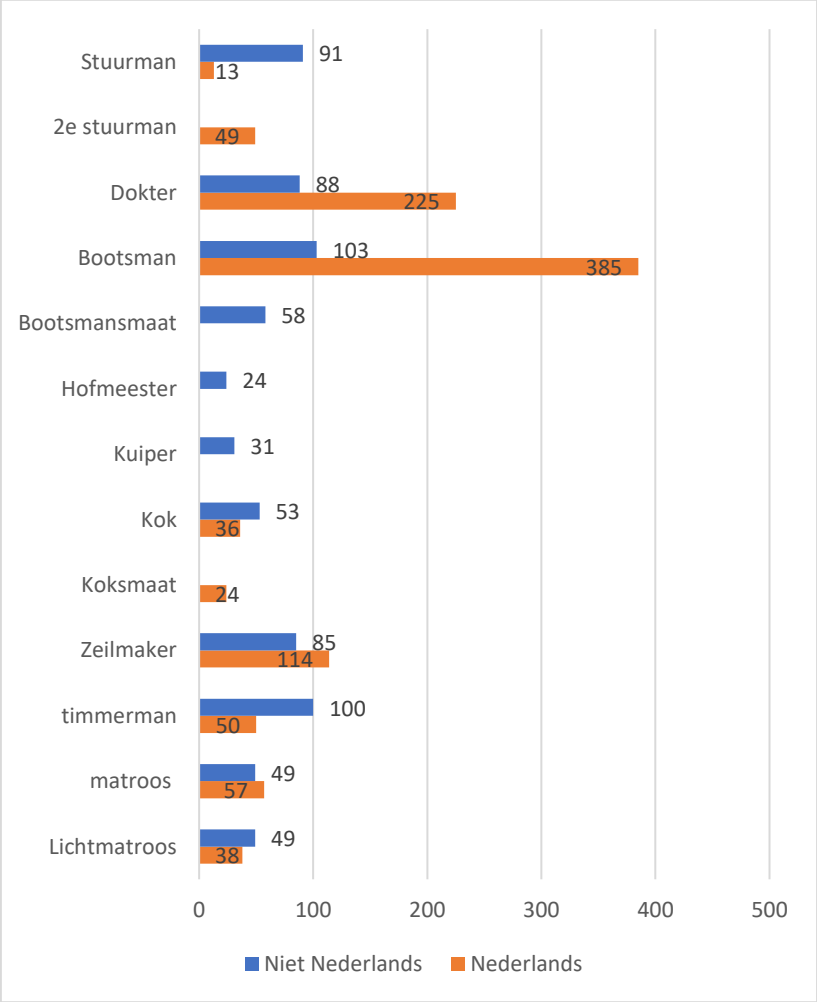
Andersom geldt dit waarschijnlijk ook voor de timmerlieden wanneer gekeken wordt naar de samenstelling van hun inventaris. Zoals figuur 4 aantoont is er een redelijk verschil in het aandeel gereedschappen binnen de inventaris van Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden. De niet-Nederlandse zeelieden waren door hun grote inventaris gereedschappen in staat meer reparaties uit te voeren met eigen materialen en verkregen dienovereenkomstig ook een hoger salaris. Er kan dus gesteld worden dat er wel verschillen bestaan in salaris maar dat deze vaak gekoppeld waren aan de expertise en vaardigheden van de zeelieden en niet met afkomst. Het verschil tussen de Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden kan daarom niet worden toegeschreven aan een bevooroordeelde verdeling van maandelijkse gages.

Een andere hypothese die nog nu rest is dat het verschil in bezit afkomstig zou kunnen zijn door de samenstelling van de zeelieden in de database. Is er een correlatie tussen lagere salarissen en minder bezit? De samenstelling van de groep niet-Nederlandse zeelieden is namelijk iets anders opgebouwd dan die van de Nederlandse zeelieden en bestaat uit een groter aandeel matrozen en lichtmatrozen. Het volk, zoals deze rangen samen ook wel worden genoemd, verdienen volgens figuur 5 de minste gage. Is dit een mogelijke verklaring voor het lagere aandeel goederen van de groep niet-Nederlandse zeelieden?

Figuur 6 geeft een overzicht van het aantal goederen per rang en verdeeld in Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden. Hieruit is snel op te maken dat rang niet gelijk staat aan de kwantiteit spullen van een zeeman, zo bezit het volk niet veel meer of minder bezittingen dan een kok of een bootsmansmaat. Het is ook moeilijk om hier een harde conclusie uit te trekken omdat het een en ander moet worden genuanceerd bij deze figuur. Zo lijkt het op het eerste gezicht dat zeilmakers en timmerlieden veel bezittingen hadden, maar hierbij moet worden opgemerkt dat de cijfers worden hooggehouden door het grote aandeel gereedschappen dat zij

[75] Stadsarchief Gemeente Amsterdam, Archief van de Waterschout (38), inv.nr. 168 deel 13, Inventarislijst Johannes Ruijter, 22 juli 1841.

nodig hadden voor dit beroep. Bij de groep zeilmakers blijkt het aandeel gereedschap gemiddeld zo'n 9 procent van het gehele inventaris en bij de timmerlieden zelfs 60 procent. Daarnaast is het lastig om conclusies te trekken uit de overige rangen aangezien het hier vaak gaat over eenlingen. Hierbij kan de vraag worden gesteld hoe representatief hun hoeveelheid objecten dus daadwerkelijk was. Dat dit een vertekend beeld kan geven is bijvoorbeeld het geval bij de Nederlandse bootsman in deze figuur. Het aantal goederen dat hij bezit lijkt wellicht enorm hoog, maar dit is het gevolg van de 320 sigaren waarover in dit inventaris wordt gesproken. Ook het weinige bezit van de stuurman moet worden genuanceerd omdat dit enkel de voorwerpen zijn die aan wal zijn geveild. Het veilen aan wal van de goederen van deze hogere officiersrangen was een gebruikelijke praktijk, het is echter nog altijd onduidelijk waarom dit zo werd afgehandeld.




Figuur 6. Het aantal voorwerpen uit de inventarissen van overleden zeelieden gesorteerd op rang en afkomst.

Op basis van de gegevens in dit onderzoek kan dus worden gesteld dat een hogere rang niet per definitie betekende dat een zeeman veel meer of minder goederen in zijn bezit had.

Echter is de fundering voor deze uitspraak problematisch aangezien er te weinig gegevens zijn om dit argument hard te maken. Hierdoor is niet met zekerheid te zeggen waardoor de niet-Nederlandse zeelieden minder goederen bezaten dan de Nederlandse zeelieden. Om deze vraag toch te kunnen beantwoorden zal er daarom gekeken moeten worden naar de kwaliteit van de goederen binnen de inventarissen. Welke verschillen tussen Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden zijn waarneembaar op basis van de eerdergenoemde categorieën? Kan er worden gesteld dat niet-Nederlandse zeelieden meer specialistische goederen bezaten doordat zij minder met zich meenamen?

Om beter antwoord te geven op de vraag welke verschillen er bestaan tussen de twee groepen zeelieden, zullen de vier grootste verschillen tussen deze groepen wat betreft inventaris verder worden uitgelicht. Echter is het vrijwel onmogelijk om de categorie rookwaar verder uit te lichten dan reeds is gedaan en zullen daarom de verschillen in kleding, gereedschappen, boeken en verzorging worden besproken.

Wanneer er gekeken wordt naar de categorie kleding zijn inderdaad een aantal opmerkelijke verschillen te zien tussen de Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden. Hieruit kan al worden geconcludeerd dat kleding dus iets kan zeggen over de sociale groep waarmee de zeelieden zich verbonden voelden.[76] Zo zijn klompen enkel terug te vinden binnen de inventarissen van zeelieden uit het noorden van Nederland in de database. Maar ook het veelvuldig dragen van zogenaamde schotse mutsen, die vaak kenmerkend waren voor vissersgemeenschappen in de Noordzee, welke in vergelijking opmerkelijk vaker werden gedragen door niet-Nederlandse zeelieden.[77] Op het gebied van hoofddeksels droegen Nederlandse zeelieden over het algemeen vaker een pet, wat op zijn beurt geassocieerd werd met de lagere arbeidersklassen en plattelandsbevolking.[78]

Naast deze kleine persoonlijke accenten die iets uitdragen over de identiteit van de zeeman, is er vooral een enorm praktische deling zichtbaar binnen het kleedpatroon van de twee groepen. Zo bezitten Nederlandse zeelieden vaker speciale kledingstukken die moesten zorgen voor extra comfort aan boord zoals handschoenen en lange wollen onderbroeken. Maar ook zogenaamde wollen borstrokken die over om het lichaam werden gebonden als extra laag of draagbanden en gezondheids die werden gedragen ter versteviging van de rug en buik bij zwaar

[76] De Leeuw, *Kleding in Nederland,* 362-364.
[77] The memory Database, https://geheugen.delpher.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identifier=NOMA01%3AHM5679 (geraadpleegd op 01-03-2023).
[78] De leeuw, *Kleding in Nederland,* 82-83.

werk.[79] Niet-Nederlandse zeelieden dragen op hun beurt weer meer exemplaren broeken, jekkers, laarzen, schoenen en truien met zich mee. Het ontbreken van extra lagen warme kleding kan wellicht een ten grondslag liggen aan het vaker overlijden aan ziektes door deze groep niet-Nederlandse zeelieden. De kleedpatronen laten echter onomstotelijk zien dat deze niet erg afweek van lagere arbeidersklassen en plattelandsbevolking.[80]

Beide groepen bezaten een soortgelijke garderobe waarin steeds meer oliegoed en zuidwesters zichtbaar zijn maar waarin Nederlandse zeelieden meer kledingstukken bezitten voor extra comfort aan boord. Zoals figuur 4 al aantoonde hadden niet-Nederlandse zeelieden meer kledingstukken en hierboven werd duidelijk dat dit vooral praktische dingen waren als schoenen en broeken. Dit insinueert dat op het gebied van categorie twee niet-Nederlandse zeelieden minder gereedschappen zouden moeten bezitten en dit blijkt inderdaad te kloppen wanneer deze tegenover elkaar worden gezet. Waar ruim de helft van de Nederlandse zeelieden iets bezaten als naalden, garen of enig ander naaigereedschap om hun kleding te kunnen repareren, bezat slechts 35 procent van de niet-Nederlandse zeelieden deze gereedschappen.

Er kan dus worden gesteld dat de groep Nederlandse zeelieden spaarzamer omgingen met hun bezittingen. Wellicht is dit een gevolg van de sobere en vromere mentaliteit van de Nederlandse zeelieden. Wanneer er namelijk wordt gekeken naar de verhouding bijbels tussen Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden valt namelijk op dat hier wederom een groot verschil bestaat. Maar liefst één op de drie Nederlandse zeelieden was in het bezit van een bijbel tegenover slechts een kwart van de niet-Nederlandse zeelieden. Echter is deze correlatie moeilijk te kunnen bevestigen zonder specifieke bronnen die hieraan refereren.

Tot slot werd er eerder gesproken over een eventueel verschil in persoonlijke verzorging van de zeelieden en een mogelijk verband met het grote aantal sterfgevallen aan ziekte bij niet-Nederlandse zeelieden. De meest voorkomende spullen in de scheepskisten die te maken hebben met persoonlijk verzorging zijn zeep en scheergerei. Met scheergerei wordt in de inventarissen vaak een combinatie bedoeld van een scheermes, -spiegel en -kwast en ondanks dat het geen direct causaal verband heeft met de gezondheid van de zeelieden, zegt het wel degelijk iets over de verzorging en het uiterlijk van de zeelieden. Het is dan ook interessant om te ontdekken dat Nederlandse zeelieden in driekwart van de gevallen iets van scheergerei bij zich dragen tegenover 45 procent van de niet-Nederlandse zeelieden. Het dragen van een baard of andere vormen van gezichtsbeharing zouden dan ook kenmerkend kunnen zijn voor niet-Nederlandse zeelieden waarmee zij zich fysiek zouden kunnen onderscheiden. Ook in het geval

[79] De Leeuw, Kleding in Nederland, xl-xlvi.
[80] De leeuw, *Kleding in Nederland,* 82-83.

van de zeep scoren de Nederlandse zeelieden een stuk hoger, namelijk 36 tegenover 21 procent. Dit zou de eerdere stelling, dat Nederlandse zeelieden minder overlijden door ziekte door een betere hygiëne, een stuk aannemelijker kunnen maken.

## Conclusie

Dit onderzoek begon met de vraag: *Wat kan het materiële bezit uit de inventarissen van overleden zeelieden op de Nederlandse koopvaardij in de periode 1830-1860 vertellen over de sociaaleconomische ongelijkheden tussen verschillende groepen zeelieden in dienst van de koopvaardij?* De inventarissen van overleden zeelieden uit het archief van de waterschout van Amsterdam zijn hiervoor gebruikt als dominante bron met als doel een ander perspectief te kunnen bieden op de geschiedenis van de zeelieden vanuit het oogpunt van de materiële cultuur.

Ondanks dat arbeidsmobiliteit volgens onderzoeken van historici Jelle van Lottum en Elmira van Welij zou zijn afgenomen in het begin van de 19$^{e}$ eeuw, was dit niet terug te zien in de samenstelling van dit onderzoek. Ofschoon de wervingslanden waaruit de zeelieden afkomstig waren, grotendeels overeenkwamen met de resultaten van Van Lottum, namelijk Noordwest-Europa, lag het aandeel niet-Nederlandse zeelieden veel hoger dan gebruikelijk was in andere onderzoeken. Een oorzaak hiervoor zou kunnen liggen in het feit dat de Nederlandse zeelieden minder vaak overleden op zee door ziekte waardoor dit cijfer lager is uitgekomen. Dit beeld wordt bevestigd door de spullen van de zeelieden wanneer wordt gekeken naar de resultaten van de categorieën kleding en persoonlijke verzorging. Nederlandse zeelieden lijken hier een voorsprong te hebben door de dikkere kledingstukken en grote aanwezigheid van verzorgingsproducten als zeep.

Van het schelle contrast met een hoge mate van segmentatie aan boord van de koopvaardijschepen zoals historicus Matthias van Rossum concludeerde, is in dit onderzoek geen blijk. De sterke verschillen in lonen waarvan hij suggereert dat deze verband houden met nationaliteit, zijn niet gevonden in dit onderzoek. Er is geen aanleiding om te vernemen dat bepaalde nationaliteiten uitsluitend werden ingezet om bepaalde taken aan boord te vervullen zoals Van Rossum concludeerde in zijn onderzoek. Wel lijkt het zo te zijn dat specialisatie hoog gewaardeerd werd en zeelieden zich hiermee konden onderscheiden, maar dit blijkt niet verbonden aan afkomst. Er is wel een ontwikkeling zichtbaar waarbij zeelieden zich met een bepaalde nationaliteit vaker specialiseren, zoals het geval was bij de timmerlieden.

Wanneer de resultaten worden vergeleken met de Engelse casus van historica Meaghan Walker, zijn er enkele opmerkelijke verschillen zichtbaar met de Nederlandse casus binnen dit onderzoek. Met name het grote verschil in tabak en rookwaar is hier opmerkelijk, waarin de

inventarissen van Nederlandse koopvaardijlieden veel meer tabak kenden binnen de categorie rookwaar. Het is nog opmerkelijker dat dit verschil ook terug te vinden is in de eigen data wanneer deze wordt gesplitst op Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden. Het is mogelijk dat Nederlandse zeelieden in natura konden worden betaald of handelden aan boord. Mogelijkerwijs konden niet-Nederlandse zeelieden hierin niet participeren, maar er zijn geen bronnen die hier uitsluitsel over kunnen geven. Het is dus noemenswaardig dat de niet-Nederlandse zeelieden vaker op één lijn zitten met Walkers resultaten dan de Nederlandse zeelieden. Het is dan ook interessant voor een vervolgonderzoek om deze verschillen met ander bronmateriaal als schuldbekentenissen verder uit te zoeken. Ook het verschil in het aantal spullen dat de Nederlandse en niet-Nederlandse zeelieden met zich meenamen zou verder onderzocht moeten worden met kwalitatieve data. Waarom namen niet-Nederlandse zeelieden gemiddeld minder spullen mee aan boord? Had dit te maken met een praktische reden, vermogen of waren de Nederlandse zeelieden beter voorbereid? Het materiële bezit van de overleden zeelieden geeft echter een nieuw beeld op de Nederlandse koopvaardij waarbij geen bias bestond naar afkomst, maar ervaring telde op het leven op zee.

# Bibliografie


Archivalia

*Stadsarchief Gemeente Amsterdam*

38 Archief van de waterschout

Inv. Nr. 158 deel 3, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

159 deel 4, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

166 deel 11, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

167 deel 12, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

168 deel 13, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

169 deel 14, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

170 deel 15, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

171 deel 16, stukken betreffende nalatenschappen van overleden zeelieden.

Geraadpleegde websites

AFRA-kroniekberichten, https://www.marhisdata.nl/schip&id=13331&chronicles=connected (geraadpleegd op 31-10-2022).

Stichting Maritiem-Historische Databank, https://www.marhisdata.nl/schip&id=13511 (geraadpleegd op 12-12-2022).

Maritime Careers (HUMIGEC), https://www.maritimecareers.eu/humigec/ (geraadpleegd op 15-12-2022).

The memory Database, https://geheugen.delpher.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identifier=NOMA01%3AHM5679 (geraadpleegd op 01-03-2023).

Illustratieverantwoording

CERAM, stranding in een storm op Prinsen-eiland in 1846; Jacob Spin; 1849; aquarel; particuliere collectie.

Het koopvaardijschip de Bark Flevo bij het uitzeilen van het Nieuwe Diep; Hendrik Vettewinkel; 1837; aquarel; Amsterdams Historisch Museum.

Scheepskist beschilderd met Bijbelse voorstelling; maker onbekend; omstreeks 1800; Zuiderzeemuseum.

Tekening van een zeeman met zuidwester 1834; Johannes Looyen; 1834; tekening; Nederlands Openluchtmuseum.

Primaire bronnen

Gillespie, L., *Advice to the commanders and officers of his Majesty's fleet serving in the West Indies, on the preservation of the health of seamen* (1798).

Scheepstijdingen, *Nieuwe Rotterdamsche courant* (26 Oktober 1844).

Wetboek van koophandel, Artikel 346 (Den haag 1838).

Wetboek van koophandel, Artikel 430 (Den haag 1838).

Secundaire literatuur

Beylen, J. van, 'Scheepstypen' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 2* (Bussum 1978) 11-72.

Bochove, C. van, M. Gerritsen, en S. Trommelen, 'Nijmegenaren bij de VOC. noodsprong of weloverwogen stap?' *Jaarboek Numaga* (2020) 71–87.

Bochove, C. van, 'The economic consequences of the Dutch. Economic integration around the North Sea, 1500-1900' (dissertatie, Universiteit Utrecht, 2008).

Bruijn, J., 'Zeevarenden' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 3* (Bussum 1978) 146-190.

Carter, T., *Merchant Seamen's health, 1860-1960. Medicine, Technology, Shipowners and the State in Britain* (Woolbridge 2014).

Duyse, F. van., *Het oude Nederlandsche lied. Deel 1* (Den Haag 1903).

Fingard, J., '*Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada* (Toronto 1982) 79.

Gaastra, F., 'De vaart buiten Europa' in: G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 3* (Bussum 1978) 262-317.

Harley, J., 'Consumption and Poverty in the Homes of the English Poor, c. 1670-1834', *Social History 43:1* (2018) 81-104.

Heijden, M. van der, en D. van den Heuvel, 'Sailors' families and the urban institutional framework in early modern Holland'. *The History of the Family* 12:4 (2007): 296–309.

Leeuw, K. de, 'Kleding in Nederland 1813-1920. Van een traditioneel bepaald kleedpatroon naar een begin van modern kleedgedrag' (dissertatie, Universiteit Tilburg, 1991).

Lottum, J. van, 'Some thoughts about migration of maritime workers in the nineteenth-century North Sea region'. *The International Journal of Maritime History* 27:4 (2015) 647–61.

Lottum, J. van, J. Lucassen en L. Heerma, 'Sailors, national and international labour markets and national identity, 1600-1850' in: R. Unger red., *Shipping and Growth* (Leiden 2011) 309-352.

Lottum, J. van, *Across the North Sea. The impact of the Dutch Republic on international labour migration, c. 1550-1850* (Amsterdam 2007).

Lucassen, J., 'The North Sea. A crossroad for migrants?' in: J. Roding red., *The North Sea and Culture in Early Modern History* (Leiden 1995).

Mulder, W., 'Roken en artsen. Van geneeskrachtig wondermiddel tot individuele tabaksontmoediging', *Nederlands Tijdschrift Geneeskunde* 52:26 (2008) 1485-1488.

Oderwald, J., *Het merkwaardig dagboek van een Nederlansch zeeman 1795-1860. Naar het memoriaal van Vice-Admiraal J. Boelen Jzn.* (Amsterdam 1943).

Plessis, S. Du en S. Du Plessis, 'Happy in the service of the company. The purchasing power of VOC salaries at the Cape in the 18th century', *Economic History of Developing Regions* 27:1 (2012) 125-149.

Rossum, M. van, *Hand aan hand (blank en bruin). Solidariteit en de werking van globalisering, etniciteit en klasse onder zeelieden op de Nederlandse koopvaardij, 1900-1945* (Amsterdam 2009).

Schuman, P., *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij 1838-1940* (Leiden 1995).

Teitler, G., 'zeevarenden' in G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 4* (Bussum 1978) 100-132.

Veraghtert, K., 'Havens' in G. Asaert red., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Deel 3* (Bussum 1978) 53-88.

Walker, M., 'In the inventories of deceased British merchant seafarers. Exploring merchant shipping and material culture, 1860-1880'. *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019): 330–46.

Welij, E. van, 'Kon'nichiwa zeelieden. De uniekheid van de reis van Batavia naar Deshima van 1781-1790' (bachelor scriptie, Radboud Universiteit, Nijmegen 2022).

Wijsenbeek-Olthuis, T., *'Boedelinventarissen*' in: M. Duijghuisen red., *Broncommentaren 2* (Den haag 1995) 1-75.

Woodward, I., *Understandig Material Culture* (Londen 2007).