



Universiteit
Leiden
The Netherlands

**Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen : Schiedam,
Maassluis en Ter Heijde in de zeventiende eeuw**

Wit, J.M. de

Citation

Wit, J. M. de. (2008, September 4). *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen : Schiedam, Maassluis en Ter Heijde in de zeventiende eeuw*. Uitgeverij Aksant. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/13076>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/13076>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Samenvatting en conclusie

In zeventiende-eeuws Schiedam, Maassluis en Ter Heijde was het grootste gedeelte van de bevolking direct of indirect betrokken bij de zeevaart. Daarmee kunnen deze drie plaatsen als zeevarende gemeenschap bestempeld worden. De gemeenschappen maakten deel uit van het Maasmondgebied, dat gedurende de zeventiende eeuw een belangrijke reservoir van zeelieden vormde. In tegenstelling tot in Noord-Holland, waar de scheepvaart vooral emplooi bood aan plattelanders, vond deze hier voornamelijk plaats vanuit havensteden en gespecialiseerde vissersgemeenschappen. Al aan het begin van de zeventiende eeuw werd de elders in Holland gebruikelijke combinatie tussen agrarisch werk en werk op zee losgelaten. Zeelieden konden over het algemeen het gehele jaar door emplooi vinden in de scheepvaart. In Maassluis en Ter Heijde combineerden de mannen werk in de kabeljauwvisserij met werk in de haringvisserij en kustvisserij. In Schiedam werden haringvisserij of walvisvaart afgewisseld met de koopvaart naar het Middellandse Zeegebied. Zeelieden die werkzaam waren in specialistische functies, zoals kuipers en sloopstimmerlieden, combineerden de uitoefening van hun beroep 's zomers op zee, met datzelfde werk 's winters aan de wal. Voorts verdienen zeelieden waar mogelijk bij met een scala aan losse werkzaamheden, die zowel op zee als aan de wal plaats konden hebben. Het door Lucassen geïntroduceerde begrip 'arbeidscyclus' dat de opeenvolgende seizoensgebonden activiteiten van zeevarenden op het Noord-Hollandse platteland beschrijft, is, ontdaan van zijn agrarische basis, toepasbaar op het arbeidspatroon van zeevarenden uit de drie bestudeerde gemeenschappen.

In omvang en structuur waren er duidelijke verschillen tussen de gemeenschappen. Schiedam was een havenstad met een zeevarende bevolking die werkzaam was in alle voorkomende takken van scheepvaart. Binnen de groep zeevarenden was er een duidelijk onderscheid tussen de burgers van de stad en een groep rondzwervende buitenstaanders. De burgers behoorden analoog aan de beschrijving van Davids tot het interne segment van de maritieme arbeidsmarkt, waarbij de werknemers min of meer vaste dienstverbanden aangingen met bepaalde werkgevers en de bemanning op basis van persoonlijke contacten geworven werd. Deze mannen vonden emplooi in de visserij, koopvaardij of walvisvaart of in de hogere rangen aan boord van oorlogsschepen en Oost-Indiëvaarders. De mannen die tijdelijk in de Schiedamse herbergen woonden behoorden tot het externe segment van de maritieme arbeidsmarkt. Zij monsterden vooral aan in de laagste rangen bij de VOC en de marine. Het interne segment was overigens van groter belang dan

het externe segment. Bovendien moet opgemerkt worden dat de scheiding tussen beide segmenten niet altijd even duidelijk was, omdat de buitenlanders die in de herbergen van Schiedam woonden niet per definitie gekenschetst kunnen worden als losse arbeiders die alle soorten werk aangrepen. Velen van hen hadden al ervaring met het werk op zee en beschouwden zichzelf als zeeman.

Het grootste gedeelte van vraag en aanbod op de maritieme arbeidsmarkt van Schiedam werd bepaald door lokale werkgevers en werknemers. Schiedam kan dan ook omschreven worden als een *home port*. De betekenis van de scheepvaart als economische sector nam overigens af gedurende de zeventiende eeuw. Het aantal arbeidsplaatsen in de haringvisserij en koopvaardij gericht op de Oostzee daalde. Er vond een geleidelijke transitie plaats naar een economie, waarin de boventoon gevoerd werd door de brandewijnstokerij. Een gedeelte van de uitstoot van arbeidskrachten uit de haringvisserij werd opgevangen door een toename van werk in de koopvaardij die gerelateerd was aan de brandewijnindustrie.

Maassluis was aan het einde van de zestiende eeuw niet meer dan een nederzetting van enkele vissers die zich oorspronkelijk vooral met de kabeljauwvisserij bezighielden. Door de groei van deze bedrijfstak werd er genoeg verdiend om te investeren in de haringvisserij. Het dorp ontwikkelde zich hierna in een razend tempo tot een welvarende gemeenschap. In 1614 werden de bestuurlijke banden met het nabijgelegen agrarische Maasland verbroken, waardoor Maassluis een eigen dorpsregering kreeg en de ingezette groei nog eens een extra impuls kreeg, doordat allerlei zaken die de visserij betroffen nu in de eigen haven konden worden afgehandeld. Van de zeevarende bevolking van Maassluis kan gesteld worden dat deze vrijwel uitsluitend werk vond in het zogenaamde interne segment van de maritieme arbeidsmarkt.

In het kustdorp Ter Heijde woonden voornamelijk kustvissers en hun gezinnen. De mannen werkten 's winters op de eigen vloot, vlak voor de kust. 's Zomers monsterde het grootste gedeelte van hen aan op de haringbuizen die vanuit de havens in het Maasmondgebied vertrokken. Het dorp had gedurende de zeventiende eeuw te maken met overstromingen en zandverstuivingen, waardoor er sprake was van een verslechtering van leefomstandigheden en een afname van de bevolking. Net als in Maassluis behoorde de zeevarende bevolking vooral tot het interne segment van de maritieme arbeidsmarkt.

De zeevaart was van grote invloed op het economisch leven in Schiedam, Maassluis en Ter Heijde. Niet alleen verdiende een zeer groot gedeelte van de mannelijke beroepsbevolking zijn brood op zee, ook de mensen die werkzaam waren in de aan de scheepvaart verwante nijverheid waren er afhankelijk van. Voorts bezat een grote groep inwoners aan het begin van de zeventiende eeuw nog direct aandelen in de scheepvaart als gevolg van het systeem van partenrederij. Gedurende de zeventiende eeuw werd het scheepsbezit echter steeds meer iets voor de (lokale) elite. Kooplieden en reders werden de voornaamste aandeelhouders in de visserij en koopvaardij.

Door een proces van schaalvergroting binnen de rederij veranderde de rol van stuurlieden en hun bemanning in de scheepvaart. Aan het begin van de zeventiende eeuw traden stuurlieden in de haringvisserij en schippers in de koopvaardij doorgaans op als hoofdreders, die tevens verantwoordelijk waren voor de financiële afhandeling van de onderneming. Vanaf de jaren dertig van de zeventiende eeuw echter, verloren zij hun positie aan de opkomende boekhouders, die doorgaans afkomstig waren uit de kringen van reders. Stuurlieden en schippers bleven over het algemeen wel aandeelhouder van het schip waar zij het bevel over voerden. Anders was dat voor de andere bemanningsleden die aan het begin van de eeuw door de inbreng van netten en lijnen nog een aandeel in het schip konden hebben, maar in de loop van die eeuw niet langer mede-eigenaren maar werknemers werden. Alleen in de kustvisserij vanuit Ter Heijde bleef het vissersvolk een aandeel houden in het schip waarop zij werkten. Ondanks het proces van schaalvergroting bleef de rederij een lokale aangelegenheid. Kooplieden zochten hun medereders vooral in familiekring. Ook het rekruteren van de bemanning gebeurde grotendeels in de eigen omgeving. Stuurlieden en schippers speelden in dit proces een dubbele rol. Zij waren in dienst bij reders, maar fungeerden tegelijkertijd als werkgevers voor de rest van het scheepsvolk. In de visserij kozen stuurlieden bij de rekrutering vooral voor familie, maar ook binnen de koopvaardij, walvisvaart en in de hogere rangen van de marine en de VOC werden vooral bekenden aangenomen.

De mannen die hun inkomen op zee verdienden deden dit doorgaans gedurende het grootste gedeelte van hun leven. Kinderen gingen in de drie zeevarende gemeenschappen al op jonge leeftijd naar zee. In Ter Heijde bleven mannen tot op hoge leeftijd werkzaam in de kustvisserij, daartoe gedwongen door hun slechte economische situatie. Ook in de fysiek veel zwaardere haringvaart werkten relatief oude mensen. De stuurman was gemiddeld veertig jaar oud en bootsgezellen waren begin dertig. Ook in andere takken van zeevaart werkten relatief veel oudere zeelieden. In Schiedam, Maassluis en Ter Heijde was het grootste gedeelte van de zeevarende bevolking dan ook getrouwd. De gemiddelde huwelijksleeftijd van zeevarenden in Maassluis verschilde nauwelijks van die van de niet-zeevarende bevolking. In Ter Heijde waren de huwelijksleeftijden van de bruidegoms gemiddeld wat hoger, dit kan te maken hebben gehad met de slechte economische situatie waarin het dorp verkeerde.

Het werk in de zeevaart verliep volgens vaste patronen. De haringvissers vertrokken in juni, bleven twee à drie maanden weg, brachten de gevangen vis aan de wal en vertrokken opnieuw voor twee à drie maanden. Tot januari maakten ze ongeveer drie reizen. Daarna stapte een gedeelte van hen over op de kabeljauwvangst, waarin het patroon van enkele maanden afwezigheid, onderbroken door een korte periode thuis werd voortgezet. De vissers die 's winters in de kustvisserij werkten keerden iedere avond naar huis. Mannen die bij de koopvaardij aanmonsterden wisten niet van te voren wanneer ze weer terug zouden keren, omdat dit

mede afhankelijk was van de eventuele retourvracht die voor de terugweg werd ingeladen. Walvisvaarders vertrokken in het vroege voorjaar om aan het einde van de zomer weer terug te keren. Mannen die bij de marine aanmonsterden waren gewoonlijk afwezig vanaf het vroege voorjaar tot in de herfst. Oost-Indiëvaarders waren meerdere jaren achtereen van huis.

In alle takken van scheepvaart bestonden de verdiensten van zeevarenden uit verschillende componenten: uit het basisloon, een loon dat mede afhankelijk was van de resultaten van de gedane reis, en uit secundaire arbeidsvoorwaarden zoals vrije kost en medische verzorging. Iedere tak van scheepvaart kende voorts verschillende manieren van uitbetaling. Zo ontvingen de haringvissers pas geld na afloop van hun reis, terwijl zeelieden die aanmonsterden bij de VOC doorgaans twee maanden voorschot als handgeld kregen. Daar stond tegenover dat zeelieden in de dienst van de Compagnie maximaal drie maanden van hun jaarsalaris aan hun familie mochten overmaken, terwijl vissers hun verdiende loon meteen mee naar huis konden nemen. De verdiensten in de kabeljauwvisserij en in kustvisserij waren overigens direct afhankelijk van de opbrengst van de vis, iets dat het inkomen van de vissers in deze branche onzeker maakte. In alle takken van scheepvaart bestond ter dekking van de vele risico's waaraan zeevarenden bloot stonden een vorm van verzekering.

Over het algemeen genomen kan gesteld worden dat zeelieden moeite hadden om met hun inkomen een gezin te onderhouden, vanwege de onregelmatige verdiensten, de moeilijkheden rond de uitbetaling van het loon en meer in het algemeen de onzekerheden waarmee het bestaan op zee gepaard ging. Zeemannsvrouwen waren hierdoor gedwongen om hun deel aan het gezinsinkomen bij te dragen. Zij verrichtten betaald werk, dat zowel binnen het huishouden als op de arbeidsmarkt uitgevoerd kon worden. Daarnaast pasten ze een scala aan overlevingsstrategieën toe zoals ruilhandel en leven op krediet. Het maritieme huishouden kende een hoge mate aan flexibiliteit. Alle gezinsleden droegen bij aan het huishoudbudget door verschillende soorten werkzaamheden met elkaar te combineren. De bijdrage van vrouwen was essentieel, maar zonder het inkomen van hun echtgenoot reddden zij het doorgaans niet. Er was sprake van een wederzijdse financiële afhankelijkheid.

Zowel de betaalde arbeid als de losse werkzaamheden die vrouwen in zeevarende gemeenschappen verrichtten waren sterk afhankelijk van de zeevaart. Vrouwen vonden vooral emplooi in de aan de scheepvaart verwante handel en nijverheid. Niet in alle takken van die nijverheid was overigens plaats voor hen, want de toegang tot arbeid voor mannen en vrouwen was niet gelijk in de vroegmoderne maatschappij. Vrouwen werden in bepaalde beroepen geweerd en hun burgerlijke status was in hoge mate bepalend voor hun mogelijkheden op de arbeidsmarkt. Ook werden de mogelijkheden om geld te verdienen beïnvloed door de gezinsomstandigheden. Vrouwen met jonge kinderen bijvoorbeeld, moesten het werk met zorgen combineren. Zeemannsvrouwen fungeerden in de dagelijkse praktijk

als hoofd van het huishouden. In tegenstelling tot andere gehuwde vrouwen waren zij doorgaans in de gelegenheid om allerlei financiële transacties af te handelen, omdat zij daartoe door hun echtgenoot gemachtigd waren. De afwijkende positie die zeemansvrouwen innamen betekende niet dat zij per definitie meer kansen hadden op de arbeidsmarkt. Zeemansvrouwen hadden, naast hun grotere handelsvrijheid, wel als voordeel dat ze bij het werk in aan de scheepvaart verwante handel en nijverheid gebruik konden maken van het sociale netwerk van hun man. Net als bij zeelieden bestond de arbeidsmarkt voor zeemansvrouwen echter uit verschillende segmenten. Vissersvrouwen verrichtten ander werk dan de echtgenotes van Oost-Indiëvaarders en mannen op de oorlogsvloot. Bovendien waren er duidelijke sociale verschillen tussen stuurmansvrouwen en vrouwen van bootsgezellen. In de loop van de zeventiende eeuw vond een aantal ontwikkelingen plaats die nadelig waren voor de mogelijkheden om geld te verdienen. Het betrof hier vooral ontwikkelingen die afbreuk deden aan het huishouden als productie-eenheid, waardoor vrouwen minder makkelijk verschillende werkzaamheden met de zorg voor het gezin konden combineren. Overigens verliep dit proces voor wat de visserij betreft min of meer parallel aan de ontwikkeling waarbij bemanningsleden niet langer hun eigen netten en lijnen inbrachten, waardoor ze in plaats van mede-eigenaar van de schepen, werknemers in dienst van de reders werden.

De invloed van de zeevaart op het huishouden en huwelijk was in de drie zeevarende gemeenschappen duidelijk aantoonbaar. Wat trouwen en kinderen krijgen betreft volgden zeelieden het ritme van de zeevaart. Het aantal kinderen dat in zeemansgezinnen geboren werd was, ondanks de veelvuldige afwezigheid van de mannen, echter niet noemenswaardig lager dan in andere gezinnen. Wel kan gesteld worden dat de kans dat zeemansvriendinnen als ongehuwde moeder door het leven moesten iets groter was dan bij andere vrouwen, omdat zeelieden door hun soms plotselinge vertrek hun trouwbelofte eerder braken. Vissers trouwden bij voorkeur met een dochter van een beroepsgenoot. Het sociale onderscheid tussen stuurlieden en het scheepsvolk speelde ook een rol bij de keuze van een huwelijkspartner. Oost-Indiëvaarders en zeelieden in dienst van de marine kozen niet speciaal voor een meisje uit het zeemansmilieu, mannen uit de hoogste rangen hadden eerder een voorkeur voor regentendochters.

De periodes van lange scheiding die het zeemanshuwelijk voor beide echtelieden inhield, betekenden doorgaans een zware emotionele belasting. Mannen trachtten het verstoken zijn van vrouwelijk gezelschap te compenseren door het onderhouden van briefwisselingen met hun vrouw of vriendin of door het zingen van liederen over hun geliefden. Sporadisch zochten zij hun heil in homoseksuele contacten. Overspel kwam bij zowel mannen als vrouwen voor. Er mag niet zonder meer geconcludeerd worden dat overspel bij zeemansvrouwen vaker voorkwam dan bij de andere vrouwen in de zeevarende samenleving. Wel kan gesteld worden dat zij door de langdurige afwezigheid van hun echtgenoten eerder in de verleiding kwamen en dat de lokale overheid en de kerk een tamelijk coulante hou-

ding innamen ten opzichte van echtbrekende zeemansvrouwen. Binnen het huwelijk fungeerden zeemansvrouwen als intermediair tussen hun echtgenoten en de samenleving aan de wal. Zij voorzagen hun man van informatie over de gebeurtenissen aan de wal en trachtten zijn belangen zo goed mogelijk te behartigen. Voorts gingen zeemansvrouwen letterlijk de barricaden op om voor de rechten van hun echtgenoten op te komen.

Op welke manier de zeevaart invloed had op de sociale verhoudingen binnen Schiedam, Maassluis en Ter Heijde werd aangetoond aan de hand van een onderzoek naar de sociale status en beroepsidentiteit van zeelieden. Binnen de gevarieerde groep zeelieden die Maassluis, Schiedam en Ter Heijde bevolkten bestonden duidelijke verschillen in sociale status. In Schiedam hadden de burgers van de stad meer aanzien dan de rondzwerfende zeelieden die in de kroegen en herbergen gehuisvest waren. Stuurlieden en schippers hadden meer vermogen, woonden in duurere huizen en droegen duurere kleding dan het scheepsvolk. Zeelieden hadden een duidelijk eigen identiteit. Voor de buitenwereld waren ze herkenbaar aan hun kleding en taalgebruik en hun beroep speelde een rol bij het tot stand komen van sociale relaties, zoals huwelijken of bij de toewijzing van voogden. Zeelieden woonden in Maassluis, Schiedam en Ter Heijde echter niet in aparte buurten. In Schiedam waren er wel speciale tehuizen waar oude zeelieden onderdak vonden. Er zijn geen aanwijzingen dat zeevarenden hun beroepsidentiteit belangrijker achtten dan het burgerschap van hun stad of dorp. Zij voelden zich wel degelijk verbonden met de gemeenschap waar zij woonden. Zo lieten ze geld na aan de lokale diaconie en waren ze, als hun status dat toeliet, actief in de lokale politiek.

In Schiedam was het uitoefenen van publieke functies alleen voorbehouden aan rijke kooplieden. Slechts een enkele schipper of kapitein wist daar tot de bestuurslaag door te dringen. In Maassluis leidden de veranderingen in de bezitsverhoudingen in de visserij, waarbij reders en kooplieden steeds meer de dienst gingen uitmaken, in de loop van de zeventiende eeuw tot een verdeftigingsproces in het lokale bestuur en in de kerkenraad. Hierdoor verdwenen stuurlieden, die aan het begin van de zeventiende eeuw nog wel publieke functies bekleedden, uit het openbaar bestuur. Anders was dat in Ter Heijde waar stuurlieden zowel binnen het dorpsbestuur als in de kerk de dienst uit maakten.

Wat betreft de invloed van de zeevaart op het geloof kan gesteld worden dat de zeelieden in de drie gemeenschappen in een christelijke traditie waren opgevoed. Via het (gereformeerde) onderwijs, het lezen van de Bijbel en de christelijke liederencultuur namen zeelieden kennis van de grondbeginselen van het geloof. Bijzonder is vooral de bloeiende liederencultuur in Maassluis, waarin het christelijke geloof nadrukkelijk verbonden werd met de visserij. Voorts bestonden er speciale zeemansvademeccums, die niet alleen dienden als leidraad voor de schippers en stuurlieden die verantwoordelijk waren voor de religieuze begeleiding en opvoeding van het scheepsvolk, maar ook door individuele zeelieden en andere gezinsleden werden gelezen.

Zeelieden en vissers speelden een rol in de lokale kerk. Zij waren lidmaat en konden in principe ook ouderling of diaken worden. Niet alleen zeelieden die lidmaat waren hadden echter een band met de lokale kerk. Bij de mijlpalen in het menselijk bestaan, zoals doop, trouw en begraven speelde de kerk een belangrijke rol. Vooral het begraven worden op het eigen kerkhof was voor zeelieden belangrijk, het vooruitzicht van een zeemansgraf vervulde hen met afgrijzen. Ook via de armenzorg onderhielden zeelieden banden met de kerkgemeenschap. Hun families werden financieel ondersteund, maar zeevarenden lieten ook geld na aan de diaconie, ongeacht hun religieuze achtergrond. Voor zeemansvrouwen betekende de kerk en het geloof een belangrijke steun in de eenzaamheid van hun bestaan. Hoofdstukken uit zeemansvademeccums en liederenbundels waren speciaal op hen gericht. Predikanten spitsten hun preken tijdens de zondagse diensten toe op de situatie waarin de zeemansvrouwen verkeerden. Ook konden de vrouwen op sociale en financiële steun rekenen.

In Maassluis, Ter Heijde en Schiedam bleven naast de officiële kerkleer verschillende vormen van volksgeloof bestaan. Dit geloof kwam gedeeltelijk voort uit angst voor de zee. De kwetsbaarheid van zeelieden en de confrontatie met de wonderen van de natuur leidden er toe dat deze groep ontvankelijk was voor volksgeloof, waarin een goede afloop van de reis besloten lag. Hoewel er van protestantse zijde werd geageerd tegen het 'onderhandelen' over een behouden vaart of goede vangst, was ook binnen het gereformeerd geloof ruimte voor de zogenaamde 'reddingsgedachte'. In ruil voor een godsvruchtig bestaan werden in speciale zeemansgebeden goed weer of een goede vangst bij God afgedwongen. Ook aan de wal fungeerden kerk en predikant als middelaar bij het smeken om een behouden terugkeer van de zeevarende bevolking.

Samenvattend kan gesteld worden dat de zeevaart invloed had op vrijwel alle aspecten van het dagelijks bestaan in Schiedam, Maassluis en Ter Heijde. In de havenstad Schiedam werd deze invloed aan het einde van de zeventiende eeuw minder als gevolg van het groeiende belang van de brandewijnindustrie. Anders was dat in de *occupational communities* Maassluis en Ter Heijde, waar de visserij bepalend bleef voor het leven van de inwoners van het dorp. Vooral in Maassluis was de bedrijfstak alom aanwezig. De visserij bepaalde niet alleen de sociale en economische verhoudingen, maar was ook verweven met cultuur en geloof.

